This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

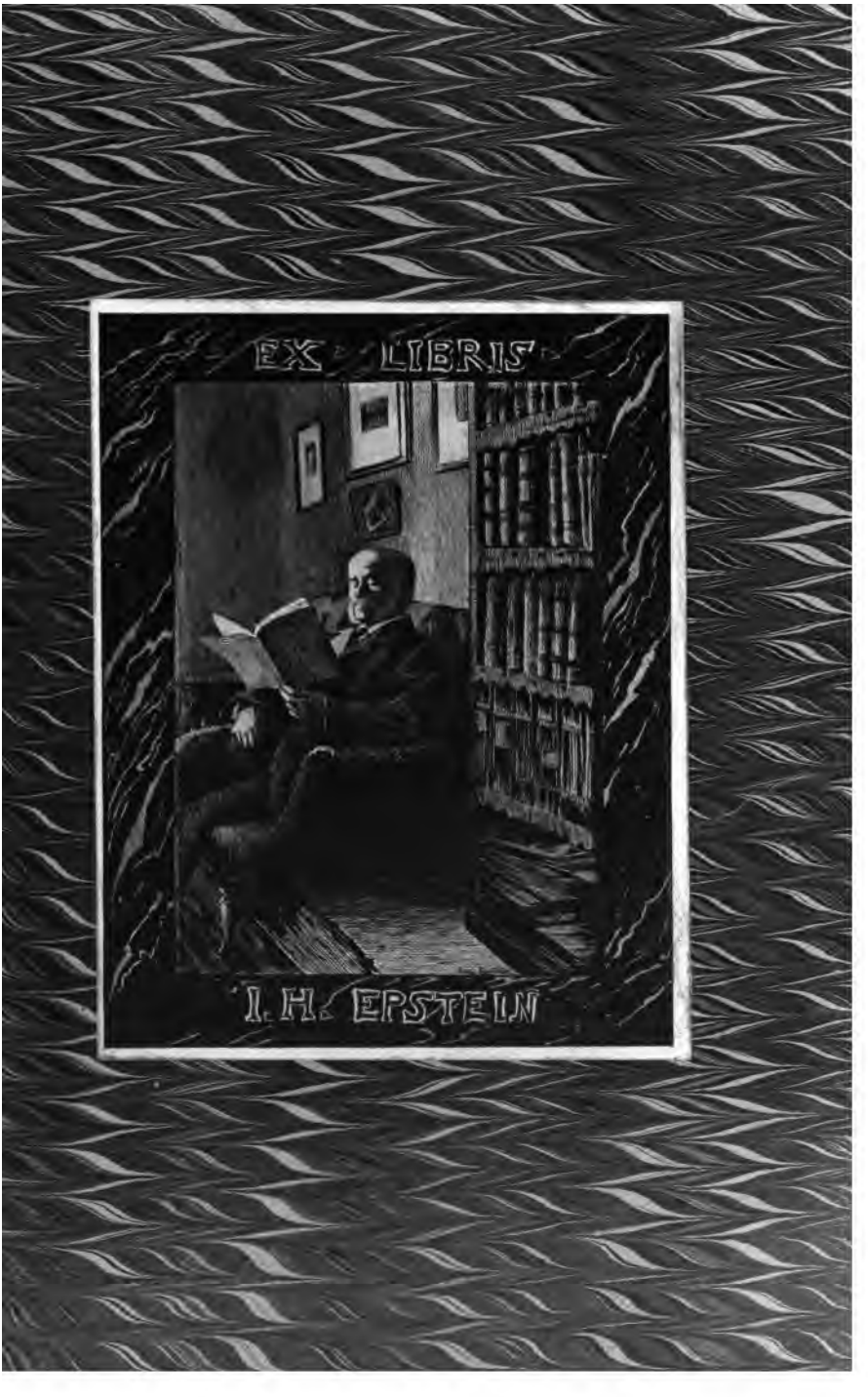
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

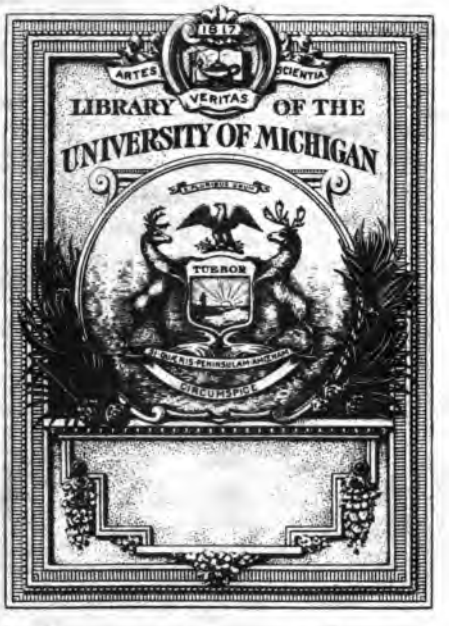
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

B 1,035,784


EX LIBRIS
I. H. EPSTEIN



THE GIFT OF
E. Epstein

Eiſenbahnreform.

Eisenbahnreform.

Von

Eduard Engel.

Jena,
Hermann Costenoble.
1888.

HE
3075
.E57

Der Verfasser behält sich alle Rechte vor,
in Sonderheit das des Teilabdruckes.

Stacks
Gift
E. Epstein
9.21.23
1022160-291

Inhalt.

		Seite.
I.	Vom Fachmantum und anderem	1
II.	Die Erfahrung mit dem Pennyporto	13
III.	Die Reichseisenbahnen	24
VI.	Der deutsche Rattenkönig	41
V.	Der Eisenbahn-Notstand	51
VI.	Ungerecht, — teuer, — schlecht	71
VII.	Wie muß tarifirt werden?	80
VIII.	Der Einheitstarif der Zukunft	99
IX.	Reformen im Betriebe und im Komfort	111
X.	Die Steigerung der Geschwindigkeit	128
XI.	Die Selbstkosten	147
XII.	Die Ausführbarkeit des Einheitstarifs	162
XIII.	Die Steigerung des Verkehrs	183
XVI.	Die Folgen	196
XV.	Schlußbetrachtungen	204
	Nachwort	219

I.

Vom Fachmanntum und anderem.

Sollte es mir gelingen, in diesem Buche den überzeugenden Beweis zu führen, dass eine Vereinheitlichung und Verbilligung des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen notwendig, ausführbar und nützlich wäre, so hätte ich einen Kulturfortschritt fördern geholfen, dessen Bedeutung sich jetzt kaum ahnen lässt. — Die schwere Verantwortung, die mir schon durch den Vorschlag erwächst, macht den Nachweis meiner Berechtigung zu dieser Arbeit unumgänglich notwendig. Um so notwendiger, als ein nicht geringer Teil der unausbleiblichen Angriffe, der gehässigste Teil, sich stützen wird auf die Anzweiflung meiner „Fachmannschaft". Ich sehe sogar voraus, dass manche Kritiker, welche so wenig wie ich dem Eisenbahnfach angehören, meine Arbeit verhöhnen werden, weil ich ja „nicht einmal Eisenbahndirektor" sei.

Die Eisenbahn-Fachpresse wird zweifellos mich als Bönhasen behandeln und meine Arbeit damit abgetan glauben. Sie wird — ich höre schon die selbstgenügsamen Redensarten — sie wird mich als stümpernden Laien, als einen Dilettanten gönnerhaft behandeln, wird mich im günstigsten Falle auf gleiche Stufe stellen mit meinen angeblichen Vorgängern, mit Brandon, Galt, Perrot, Hertzka, und damit fertig.

Die Frage, um die es sich handelt, ist keine solche, welche ausschließlich von Eisenbahn-Fachleuten beurteilt und entschieden werden kann. Sie geht das ganze Volk aufs nächste an, und wehe dieser

Kulturfrage, wenn sie, wie bisher, einzig den Eisenbahn-Fachleuten anheimgegeben bliebe.

Meine Arbeit maßt sich nicht an, in irgendeinem reintechnischen Punkte, der zur Beurteilung technische Sonderstudien notwendig macht, etwas Neues beizubringen. Da, wo ich über technische Einrichtungen spreche, folge ich gehorsam den besten Fachautoritäten. Ich bekenne es: ich verstehe nichts von der zweckmäßigsten Art der Schienenbefestigung, nichts von der sichersten Wagenkuppelung, nichts von Compoundmaschinen, Kondensation, Steuerung, Wagenschmiere u. s. w. Meine Arbeit enthält deshalb nicht eine einzige eigene Äußerung über alle jene wichtigen technischen Fragen, und da, wo ich genötigt bin Äußerungen zu wagen, habe ich sie aus einem Fachbuch abgeschrieben.

Indessen, um ein gewichtiges Wort über Personentarif und Personenbeförderung mitzusprechen, braucht man kein Fachmann in dem Sinne zu sein, dass man Eisenbahndirektor gewesen sein muss. In aller Bescheidenheit, aber mit vollem Nachdruck sei es gesagt: ich halte mich für einen leidlichen „Fachmann" in den wenigen von mir zu behandelnden Fragen, und ich halte mich darin für einen besseren Fachmann als viele Direktoren von Eisenbahnen. Ich berufe mich für meine Fachmannschaft nicht bloß auf die 10—12000 Kilometer Eisenbahnfahrt, welche ich seit etwa 10—12 Jahren wohl alljährlich zurückgelegt habe. Manche Eisenbahndirektoren sind weniger im Jahre gereist. Ich berufe mich besonders auf den nicht ganz gleichgiltigen Umstand, dass ich leider die Gewohnheit habe, meine Reisen aus eigener Tasche zu bezahlen, während die Herren Eisenbahndirektoren das meist nicht tun. Nichts aber stärkt so sehr die „Fachmannschaft" in der Frage: ob der jetzige Personentarif zu teuer sei? — wie die rohe Tatsache, dass man sein Billet selbst bezahlen muss. Nichts ferner macht Einen so fachmännisch bewandert in den Einrichtungen der Eisenbahnwagen, Bahnhöfe ꝛc., wie wenn man nicht als Eisenbahndirektor in der I. Klasse mit jedem erdenkbaren Komfort fährt, nicht auf den Bahnhöfen von dienstbeflissenen Beamten empfangen wird, sondern in der III. und II. Klasse ohne jede besondere Bevorzugung reisen muss. So trivial es klingt, wahr ist es doch: der Reisende III. Klasse weiß besser Bescheid um die Vorzüge und Mängel der III. Klasse, als selbst der Eisenbahnminister, ja gerade als der Eisenbahnminister. Die meisten Reisenden

der III. Klasse sind hervorragende „Fachleute" bezüglich der Fragen, welche den Verkehr in der III. Klasse betreffen.

Ich habe beileibe nichts gegen den „Fachmann". Nur soll man ihn nicht entscheidend mitsprechen lassen über Dinge, in denen er nur scheinbar, nur wegen seines äußerlichen Zusammenhanges „Fachmann" ist. Ein Schneider versteht sicherlich vom Schnitt eines Rockes mehr als ich; darüber jedoch, ob der von ihm gefertigte Rock mir zu eng ist, mir die Achselhöhle schmerzhaft einschnürt, entscheide ich als Fachmann, nicht der Schneider. Und meinen Fachmann-Schuster, der mir ein Paar zu enge Stiefel brächte, würde ich unbarmherzig einen Pfuscher nennen. — So, jetzt, glaube ich, werden Leser und Verfasser sich über das zu einer Arbeit wie dieser erforderliche „Fachmanntum" schon besser verständigen.

Der Beweis, daß gerade die Eisenbahn-Fachleute wenig fähig sind, eine gründliche Reform des Personenverkehrs herbeizuführen, ist in den 57 Jahren des Bestehens der Personenbeförderung auf Eisenbahnen erbracht. Seit dem Tage des Jahres 1830, an welchem zuerst zwischen Manchester und Liverpool eine Lokomotive Personen beförderte, ist im wesentlichen der rohe Entfernungstarif für den Personenverkehr in Kraft geblieben; nicht nur in England, sondern allenthalben, wo es Eisenbahnen gibt. Daß jener rohe Tarif beim Aufkommen der Eisenbahnen gewählt wurde, ist geschichtlich erklärbar. Unerklärlich aber — es sei denn, man halte den Schlendrian der Fachleute für eine genügende Erklärung — ist die Beibehaltung jenes rohen, sinnlosen, kulturfeindlichen, für die Eisenbahnen wie für die Reiselustigen schädlichen Tarifs bis auf diesen heutigen Tag.

Die Sache ist um so unerklärlicher, als nicht zu lange nach der Erfindung der Eisenbahnen auf einem verwandten Gebiet: dem der Briefpost, die Sinnlosigkeit des Entfernungstarifs als solche erkannt und dieser Tarif selbst beseitigt wurde. Die Eisenbahnfachleute sind blind und verständnislos an dem wunderbar beweiskräftigen Beispiel des Einheitsportos vorübergegangen; oder sie haben sich, wenn gelegentlich darauf hingewiesen wurde, mit so wohlweisen, wohlfeilen Redensarten beruhigt, wie z. B.: Briefbeförderung und Menschenbeförderung sind zweierlei.

Daß eine Reform wie die des Personentarifs nicht von den Eisenbahn-Fachleuten ausgegangen ist, noch ausgehen wird, hat nichts besonders verwunderliches. Selbst die Fachleute für Tarifwesen in

den Eisenbahndirektionen sind, als solche, nicht in erster Reihe zu einer Reform berufen. Sie beschäftigen sich ja überhaupt vorzugsweise mit dem Gütertarif. Der Personenverkehr wird von den meisten Verwaltungen mehr als eine Last, denn als eine Gewinnquelle angesehen, und bei dem sinnlosen, prohibitiven Entfernungstarif ist auch in Wahrheit für recht viele Linien der Personenverkehr zu einer Last geworden, die man nur weiterschleppt, weil das Gesetz dazu zwingt. Aber auch die Tarifleute, welche sich mit dem Personenverkehr beschäftigen, haben bisher noch keinen Schritt zu einer durchgreifenden Reform getan. Das Flickwerk von Retourbillets, kombinirbaren Billets ꝛc. hat sie so vollauf beschäftigt und ihnen so sehr den Glauben beigebracht, sie täten doch wahrlich genug zur Reform des Personentarifs, dass sie vor Selbstgenügsamkeit nicht an eine wahrhafte Reform des Kerns unseres Personentarifs denken.

Auch das Publikum war so eingeschüchtert durch die Tarifweisheit der Eisenbahnverwaltungen und seit 50 Jahren so sehr an die überhohen Preise der gewöhnlichen Billets gewöhnt, dass es aufjubelte, als die Rundreisebillets eine kleine Bresche legten in den Festungswall zwischen Eisenbahnen und Reisenden. Es gibt viele kluge Leute im Publikum, die mit den kombinirbaren Rundreisebillets die letzte Etappe des Personentarifs für erreicht halten. Es sind das die Leute, welche die Aufgabe der Eisenbahnen im Kulturleben wesentlich darin erblicken, dem halbwolhabenden Mittelstande eine nicht zu teure Reise nach der Schweiz oder Tirol zu ermöglichen. Von der Rolle der Eisenbahnen in geschäftlicher und namentlich in sozialer Beziehung lassen sich diese leicht befriedigten Sommerfrischler nichts träumen.

Seit 15 Jahren habe ich mich, anfangs aus Liebhaberei, dann in ernster Arbeit mit der Personentariffrage beschäftigt, neben allen Amtsgeschäften und neben meinem auf ganz anderm Gebiet liegenden schriftstellerischen Beruf. Häufige und ausgedehnte Reisen haben meinen Eifer für die Lösung dieser Frage stets aufs neue angefeuert. Bei dieser laienhaften Vorliebe der ersten Mannesjahre habe ich es nicht bewenden lassen. Nachdem ich — beiläufig ganz unabhängig von Perrot, dessen Schriften ich erst im Jahre 1884 kennen lernte — nachdem ich einmal mir die Frage beantwortet hatte: mit welchem Recht und mit welchem Vorteil für Eisenbahnverwaltung und Publikum der Tarif nach der Entfernung aufgestellt werde? hielt ich es für

meine Pflicht, mich in der Fachlitteratur umzusehen, um meine zunächst von mir selbst für laienhaft gehaltene Ansicht an dem überlegenen Wissen der Fachleute zu klären oder zu berichtigen. Ich habe wohl alles gelesen, was über Tariswesen in den mir zugänglichen Bibliotheken — darunter die des Reichstags und des Reichseisenbahnamts — zu finden war. Wie viele Bände habe ich durchgelesen, ohne auch nur auf ein Wort zu stoßen des Zweifels an der Begründetheit des jetzigen Tarifs? Es ist ebenso betrübend wie erstaunlich wahrzunehmen, mit welcher Gleichgiltigkeit die Fachleute an allen Fragen des Personentarifs vorübergehen. Noch betrübender, mit welcher Leichtfertigkeit von Eisenbahnfachleuten, aber auch von sogenannten „Fachleuten" anderer Gebiete im Tone größter Autorität über eine so wichtige Frage abgeurteilt wird, wie über die, ob es immer so weiter gehen soll, daß die einfache und unentbehrlich gewordene Leistung der Fortschaffung eines Menschen von Ort zu Ort, innerhalb der Grenzen eines Landes, trotz dem Massenbetrieb ungefähr 5—10 mal so viel kostet wie der Tagesverdienst des betreffenden Menschen?!

Das Schlimmste, was auf diesem Gebiet geleistet worden ist, fällt übrigens nicht den Eisenbahnfachleuten zur Last. Was diese der unausbleiblichen Reform: dem Einheitstarif, entgegensetzen, beruht wenigstens auf „praktischen" Erwägungen, wenn auch auf falschen. In einem Lande wie Deutschland, welches von Professoren beherrscht wird, kann man ohne besondere Bosheit bei jeder Frage, die falsch behandelt wird, fragen: „Wie heißt der Professor"? Das Dümmste, was gegen den Einheitstarif, ja schon gegen einen ermäßigten Tarif für große Entfernungen vorgebracht worden, rührt denn auch her von einem deutschen Professor, den ich sonst keineswegs für dumm halte: Adolf Wagner. In seinem von vielen Eisenbahnschriftstellern mit Ehrfurcht zitirten und ausgiebig abgeschriftstellerten „Eisenbahnwesen" steht über den Gedanken eines ermäßigten oder gar vereinheitlichten Tarifs wörtlich folgendes zu lesen: „Die Kosten der Bahnfahrt bilden doch nur einen, und selbst jetzt schon sehr oft nur einen geringen Teil der Gesamtkosten von Geschäfts- und Vergnügungsreisen, namentlich bei größerer Entfernung." — Ich erlaube mir keine Vermutung über des Herrn Professors Geschäfts- und Vergnügungsreisen; aber ich lege Berufung ein von dem Professor Dr. Adolf Wagner an den Mann mit einiger Lebenserfahrung und gesundem Menschenverstand Herrn Adolf Wagner, lege Berufung ein

an jeden Leser mit leidlich klarem Kopf, indem ich frage: bildet nicht tatsächlich der Billetpreis bei den meisten Geschäftsreisen, zumal bei denen mit kurzem Aufenthalt am Ziel, einen überwiegenden Teil der gesamten Reisekosten? Und wächst nicht dieser Anteil des Billetpreises an den gesamten Reisekosten im graden Verhältnis mit der Entfernung? — Ein beliebiges Beispiel mache das klar. Ein Retourbillet selbst nur III. Klasse von Berlin nach Magdeburg kostet 10 M. Erfolgt die Rückkehr am selben Tage, so mögen die übrigen Reisekosten vielleicht noch 3 M. betragen. Erfolgt die Rückreise am nächsten Tage, so mögen die übrigen Reisekosten etwa auch 10 M. betragen, also ebenso viel wie das Billet. Ein Retourbillet III. Klasse nach Frankfurt a. M. kostet aber $38_{,30}$ M., und von dem, was ein Billet nach Rom und zurück kostet (circa 270 M.), kann ein nicht verschwenderischer Geschäfts- oder Vergnügungsreisender ziemlich anständig 3—4 Wochen in Rom leben!

Ich hätte jenen in seiner Torheit in die Augen springenden Satz Wagners, den er wohl nur in einer entschuldbaren Anwandlung von Gedankenlosigkeit hingeschrieben haben kann, gar nicht erwähnt, wenn er nicht von andern Professoren (z. B. von Lehr) als höchste Weisheit ungeprüft übernommen und auf diese Weise zu einem Lehrsatz der Wissenschaft des Tarifwesens geworden und sicher in viele hunderte von Kollegienheften übergegangen wäre. Ein einziger derartiger Satz ist aber im Stande, die bestbegründeten Reformvorschläge zunichte zu machen. „Es steht ja schon im Adolf Wagner, dass die Kosten der Bahnfahrt nur einen*), und oft nur einen geringen Teil der Gesamtkosten von Geschäfts- und Vergnügungsreisen, namentlich bei größerer Entfernung, bilden. Also komme man doch nicht mehr mit dem hierdurch abgetanen Vorschlag einer gründlichen Verbilligung der Fahrpreise!“

Ich sage wohl nichts besonders Paradoxes, wenn ich den Erfahrungssatz aufstelle: die sogenannten „Fachleute“ haben sich nicht nur von jeher als unfruchtbar für neue Erfindungen, neue Gedanken erwiesen, sondern sie haben auch den meisten neuen Erfindungen und Gedanken den erbittertsten Widerstand entgegengesetzt. Der echt menschliche Grund dieser Unfruchtbarkeit und dieses Widerstandes be-

*) Allerdings nur einen, aber was für einen!

darf keiner längeren Darlegung. Selbstgenügsamkeit, Bequemlichkeit, Trägheit, Befangenheit in der Routine, Gewöhnung des Gehirns, nach einer bestimmten Richtung zu denken, — man nenne es, wie man will, die Tatsache steht genügend fest: Fachleute, d. h. die sogenannten „Fachleute" sind neuerungsfeindlich.

Bei meinem Studium der Geschichte des Eisenbahnwesens, und verwandter Gebiete, habe ich so schlagende Belege für diesen Erfahrungssatz gefunden, daß ich mich gar nicht mehr wundere, warum den Eisenbahn-Fachleuten, die doch die nächsten dazu wären, nicht längst der Einheitstarif aufgedämmert ist. Wie sollte er? Hatten sie nicht den schon durch sein Alter ehrwürdigen Entfernungstarif? Ging es nicht ganz gut mit diesem Entfernungstarif? d. h. ihnen ganz gut, die ihn selten oder nie bezahlten! Warum daran etwas ändern? Gleichviel ob der Ertrag ihrer Eisenbahnlinie, eines konkurrenzlosen Industrieunternehmens, weit unter dem der Pfandbriefe stehe oder nicht, — ihr Gehalt bezögen sie ja doch. Fünfzig Jahre ist es damit gegangen, so mag es denn weitere fünfzig Jahre damit gehen. Im übrigen ist das nicht unsere, sondern des Herrn Eisenbahnministers Sache, der das besser wissen muß. —

Genau so, wie in diesem Falle die Eisenbahnfachleute, haben vor 50 Jahren die Postfachleute überlegen abweisend geurteilt, als der „Laie", der „Dilettant", der „kleine Schulmeister" Rowland Hill sein Schriftchen erscheinen ließ: „Portoreform".

Die Geschichte der Eisenbahn ist eine Geschichte menschlicher Kurzsichtigkeit. Sie an einigen Beispielen ins Gedächtnis rufen, heißt nicht, sich in dem Gefühl der eigenen Ueberlegenheit brüsten. Ich und die meisten Leser wären, unter gleichen Umständen, bei gleicher Erfahrungslosigkeit, nicht weitsichtiger gewesen. Aber es ist dennoch gut solche Beispiele anzuführen: sie dienen zur Mahnung für diejenigen, welche ohne nähere Prüfung jeden neuen Gedanken auf Grund bloßer „Fachmannschaft" abzuweisen geneigt sind.

Die erste für den Verkehr auf Schienen bestimmte Dampfmaschine, die von Trevethick, blieb totes Eisen, weil ihr eigener Erfinder sich „fachmännisch" einredete, sie könnte sich auf Steigungen nicht bewegen noch Lasten ziehen, und sich damit abquälte, die Reibung zu vermehren, anstatt kurzentschlossen mit seiner Maschine einen „Gehversuch" auf Schienen mit Steigung zu machen. Wie Trevethick, als Ingenieur gewiß ein tüchtiger Fachmann, sich einredete, die

Maschine gehe nicht, so reden sich die Tariffachleute ein, der Einheitstarif gehe nicht, wenn sie ihn überhaupt ihres erhabenen Urteils würdigen. Ohne versucht zu sein, wird er allerdings nicht „gehen".

Der kgl. bayrische Oberbergrat Ritter Josef von Baader war ein entschiedener Feind der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Er erklärte den Betrieb durch Lokomotiven für unmöglich und verlangte, daß man rechtzeitig für Pferde als Zugkraft sorge.

Ein Dr. A. Lips, „Techniker", schrieb 1833 ein besonderes Büchlein: „Die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf Deutschland". Er erklärte, die Respirationsorgane der Reisenden könnten die Schnelligkeit nicht vertragen; auch würden „die Wagenachsen bei einer solchen Rotation geschmolzen und selbst die Eisenbahn in einen glühenden Feuerstrahl verwandelt werden".

Viel gescheiter dünkt mir der Ausspruch des eisenbahnfeindlichen Königs Ernst August von Hannover: „Ich will keine Eisenbahnen im Lande; ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich."

Der bayrische Minister Abel sagte in den 30er Jahren: „Wenn England sich mit den Eisenbahnen ruiniren will, so muß man es gewähren lassen; für uns Deutsche liegt kein Grund vor, jene Torheit nachzumachen."

Der preußische Generalpostmeister von Nagler nannte die Eisenbahn noch im Jahre 1838 einen „faulen Schwindel", als England und Belgien schon mehrere hundert Meilen des faulen Schwindels in Betrieb hatten. Er war entschieden gegen eine Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam; sei doch der Postwagen nach Potsdam nicht immer voll! — Dabei war Herr von Nagler nichts weniger als dumm. Er kam nur nicht auf den uns jetzt geläufigen Gedanken, daß neue Verkehrsmittel neuen Verkehr hervorlocken. Es wäre geschmacklos, jenen sonst verdienten Postbeamten wegen seiner Äußerung zu verhöhnen, mit welcher er sicher tausenden von Berliner Philistern aus der Seele gesprochen hatte.

Auch Thiers war keiner der Dümmsten, und doch hat er in den 30er Jahren schwungvolle Reden gegen die Eisenbahnen gehalten und u. a. folgende denkwürdige Aussprüche getan: „Wie sollen denn die Eisenbahnen die Konkurrenz mit den Messagerien be-

stehen?!" — „Wenn man mir die Gewissheit bieten könnte, dass man in Frankreich jährlich fünf Meilen Eisenbahn bauen wird, so würde ich mich sehr glücklich schätzen." — Er hat sich auch jahrelang gegen eine Eisenbahn zwischen Paris und Versailles gesträubt: „Weil eine Eisenbahn fährt, wird doch kein Reisender mehr als bisher nach Versailles fahren!"

François Arago, doch gewiss ein „Fachmann" nach manchen Richtungen, „bewies", dass es wohl zur Not möglich wäre, Personen auf der Eisenbahn zu befördern, dass aber nimmermehr die Lokomotiv-Eisenbahnen sich dazu eigneten, große Lasten auf weite Entfernungen zu transportiren.

Als die Dampfschiffe längst auf englischen und amerikanischen Gewässern im Gange waren, „bewies" ein Dr. Lardner im Quarterly Review „wissenschaftlich", dass es unmöglich sei, mit einem Dampfschiff über den Atlantischen Ozean zu fahren. Bald darauf ging der erste Dampfer von Liverpool nach New-York.

Wie vorsichtig man jedoch mit dem Spott über solche verkehrten Urteile sein muss, lehrt das Beispiel Robert Stephensons, des Erfinders der ersten gangbaren Lokomotive. Vor einer königlichen Kommission äußerte er sich als Fachmann — und wer wagt seine Fachmannschaft anzutasten? —, eine Verbilligung der Tarife werde auf weite Entfernungen hin den Verkehr nicht steigern. Seitdem ist das Gegenteil durch unzählige Tatsachen bewiesen, besonders durch die Verbilligung der Fahrpreise auf der Midland-Bahn zwischen London und Schottland, und durch die Rundreisebillets.

Wenn also Fachleute sich so gründlich irren können, dann wird es wohl nicht als ein zu kühnes Wagstück angesehen werden, dass ich, mit meiner Fachmannschaft als Reisender und Kenner der Tarifliteratur, einen Versuch mache, den jetzt seit 57 Jahren herrschenden Personentarif im Kern anzugreifen und einen andern, besseren an seiner Stelle zu empfehlen. Der erste Einwand gegen alle solche Vorschläge lautet: „Nicht möglich!" — Lieber Himmel, wie viele uns jetzt ganz geläufige praktische Dinge sind schon „nicht möglich" gewesen! Wenn ein Fachmann wie Emil Richter in seinem Buch: „Das Transportwesen auf den Eisenbahnen in Deutschland" in den Ruf ausbricht: „Es würde zu einem Versuch führen, der nicht anders als kläglich ausfallen könnte, setzte man sich vor, alles zusammenzufassen, was auf dem Gebiete des Transportwesens in Deutschland

den einschlagenden Interessen zuwiderläuft, verwerflich und verderblich ist", — dann wird man wohl nicht zu streng sein gegen mich, der ich die Axt lege an die Wurzel alles Transportübels auf den Eisenbahnen: an den Personentarif nach der Entfernung.

Wohl kenne ich den warnenden Spruch von Edmund Burke: „Erfinder sehen keine Schwierigkeiten"; aber er hat auch hinzugefügt: „Kritiker sehen nur Schwierigkeiten". Wie meine Herren Kritiker sich verhalten werden, das vermag ich nicht zu erraten; allzu freundlich schwerlich. Wenn ich aber anmaßend genug wäre, mich für einen „Erfinder" zu halten, so würde ich doch von mir nicht gelten lassen daſſ die Erfinder keine Schwierigkeiten sehen. Ich sehe fast nur Schwierigkeiten; Schwierigkeiten weniger in der Sache als in den Personen. Gegen mich verschworen, ohne besondere Verschwörungsfeierlichkeit, sind fast alle höheren Eisenbahn-Fachleute, deren Tariſkreise ich störe. „Gerade jetzt kommt uns der mit seinem Einheitstarif, wo wir doch das Höchste erreicht haben, was menschliche Klugheit und freundliches Entgegenkommen gegen das Publikum zuwege bringen konnten: die unvergleichlichen kombinirbaren Billets! Es gibt nörgelnde Umstürzlinge, die man nie zufrieden stellen kann."

Ich wende mich darum auch weniger an die hohen und höchsten Eisenbahnbehörden, als an meine verehrten Mitfachleute: an die tausende und zehntausende von denkenden Reisenden, welche es nicht für die höchste Tarifweisheit halten, daſſ man für einen Besuch bei der Mutter oder bei einem Geschäftsfreund oder einem berühmten Arzt nur für das Billet eine Summe ausgeben muſſ, welche oft mehr beträgt als das Monatsgehalt eines mittleren Beamten oder das Vierteljahreseinkommen eines kleinen Handwerkers.

Ich wende mich an die öffentliche Meinung und an ihre Stimmführerin: die Presse. An wen sollte ich mich sonst wenden? Eine einheitliche Behörde in Eisenbahnsachen gibt es in Deutschland nicht; das „Reichseisenbahnamt" wird doch Niemand dafür halten. Um die Ueberzeugung von der Unhaltbarkeit des jetzigen Tarifs zu verbreiten, dafür bedarf ich keiner Eisenbahn-Fachleute. Dazu reicht das Verständnis jedes gebildeten Menschen aus, der einige Erfahrung als Reisender gesammelt hat und die Anfangsgründe der Verkehrswissenschaft kennt, z. B. den Lehrsatz: Verkehrsmittel, welche an ihre Benutzung die Bedingung unerschwinglich hoher Preise knüpfen, liefern geringe Reinerträge. Ich spreche zu

den Vielen, welche teuer und schlecht reisen; nicht zu den Wenigen welche umsonst und vorzüglich reisen und daher nicht wissen, wie jene Vielen unter dem jetzigen Tarif und unter zahllosen verwerflichen und verderblichen Einrichtungen leiden.

Wenig Hoffnung setze ich auch in die Mitwirkung des Reichstags. Zwar eines der wesentlichsten Hindernisse zu einer Tarifreform ist beseitigt, seitdem die Freifahrtkarten der Abgeordneten beschränkt worden sind. Ich spreche nicht über die politische Seite der Beschränkung, sondern freue mich über sie nur, weil damit die Zahl der gebornen Feinde einer Personentarifreform verringert worden. Feinde, oder doch Gleichgiltige, sind nämlich in dieser Frage, wie in allen übrigen Fragen des menschlichen Fortschritts, diejenigen, welche unter einem alten Uebelstand nicht leiden, von einem Fortschritt keinen Vorteil haben. Wäre ich ein Oestreicher, so würde ich jede Hoffnung aufgeben, mit einer gründlichen Tarifreform des Personenverkehrs durchzudringen. In Oestreich fahren nämlich alle diejenigen Personen bequem und unentgeltlich, welche im Stande wären, den unsinnigen Entfernungstarif zu beseitigen: die Eisenbahnminister auf sogenannten Dienstreisen (was ist nicht alles Dienstreise?!), die vortragenden Räte im Eisenbahnministerium, die Eisenbahndirektoren' die Tarifräte der Eisenbahngesellschaften, sämtliche Abgeordnete innerhalb der Grenzen der östreichisch-ungarischen Monarchie, endlich jeder Journalist, was das Schlimmste ist! Mögen meinethalben die Eisenbahnleute und die Abgeordneten umsonst fahren oder gar noch etwas obendrein kriegen; wenn nur die Herren von der Presse, wie in Deutschland, bezahlen müssen! Dann ist noch Hoffnung auf Besserung! Ich glaube übrigens wahrgenommen zu haben, dass mit dem Verschwinden der Privatbahnen, die manchem Journalisten eine Freikarte gewährten, das Interesse an Tarifermäßigungen in der deutschen Presse bedeutend zugenommen hat!

Vollauf weiß ich zu würdigen die Bestrebungen humaner und einsichtsvoller deutscher Minister, zumal in neuerer Zeit, zur Herbeiführung mancher kleiner Verbesserungen. Für die Reisenden geschieht jetzt, namentlich in Preußen, alles was möglich ist, solange man mit der alten Betriebsroutine und besonders mit dem altersgrauen Entfernungstarif nicht brechen will. Reichliche Erfahrungen als Reisender auf den meisten europäischen Eisenbahnen lassen auch mich dankbar und stolz bekennen: die deutschen Eisenbahnen gehören zu den besten

Europas, sie übertreffen namentlich die in allen romanischen Ländern an Bequemlichkeit, Reinlichkeit, Rücksicht auf die ärmere Bevölkerung. Ich preise mich auch besonders glücklich, daß dieses Buch in Deutschland erscheint, weil die Befähigung des angesehensten deutschen Eisenbahnministers mich hoffen läßt, daß, wenn Einer, dann Er vielleicht der Mann dazu wäre, an die Stelle des Flickwerks im Kleinen eine Reform im Großen zu setzen. Auch eignet sich Deutschland wie kein andres großes Land Europas dazu, diese gewaltige Reform durchzuführen, weil in Deutschland durch die voraufgegangenen Verstaatlichungen die erste Bedingung jeder durchgreifenden Tarifreform nahezu erfüllt ist: Einheitlichkeit.

Möchte es unserm Vaterlande beschieden sein, den zweitwichtigsten Schritt auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs zuerst von allen Ländern der Erde zu tun: den zweiten Schritt nach der Erfindung der Lokomotive: einen Tarif einzuführen, welcher es einem Jeden ermöglicht, sich den Segen der größten Erfindung des Jahrhunderts ohne schwere Opfer zunutze zu machen! Dasjenige Land, welches kühn entschlossen zuerst die Fessel des Massenverkehrs: den Entfernungstarif, sprengt und statt seiner einen billigen, gerechten, dabei einträglichen Einheitstarif eingeführt, erlangt im Mitbewerb der Völker einen Vorsprung der Kultur, welcher vielleicht in Jahrzehnten nicht eingeholt werden kann.

II.

Die Erfahrung mit dem Pennyporto.

Ich stelle an den Anfang dieses Buches eine vergleichende Betrachtung über das Einheitsporto bei der Briefpost und den zukünftigen Einheitstarif im Personenverkehr auf den Eisenbahnen. Die Geschichte des Pennyportos ist für die Frage einer Personentarifreform so lehrreich wie nichts anderes. Selbst „Laien" sind gelegentlich auf die so naheliegende Frage gekommen; sollte sich nicht das, was sich bei der Briefpost so glänzend bewährt hat, auch auf die Eisenbahnen anwenden lassen? Für den gesunden Menschenverstand liegt dieser Gedanke zu nahe, und es hat der „wissenschaftlichen" Einwendungen von Professoren und der Bedenken von „Fachleuten" bedurft, um den gesunden Menschenverstand von der richtigen Fährte abzudrängen.

Wer sich über die Geschichte des Pennyportos aus unverfälschter Quelle belehren will, der lese „The Life of Sir Rowland Hill and the History of the Penny-Postage" (zwei Bände, London 1880), geschrieben, auf Grund von Aktenmaterial, von dem Neffen des Erfinders des Pennyportos.

Man hat sich heute so sehr an das 10 Pfg.-Porto in Deutschland und an das 20 Pfg.-Porto für den Weltpostverein gewöhnt, daß man, zumal die jüngere Generation, sich kaum vorstellt, wie es jemals anders gewesen sein kann. Es ist hier nicht der Ort, das Elend der früheren Briefbeförderungssätze auch nur für Deutschland zu erzählen. So toll wie im Eisenbahn-Personenverkehr ist es freilich niemals bei den Briefen hergegangen; so prohibitiv hohe Sätze, wie sie jetzt der Personenverkehr kennt, hat es im Postwesen kaum jemals gegeben.

Über den Segen des Pennyportos heute noch ein Wort zu verlieren, ist müßig. Nicht nur, daß die Benutzung der Post selbst durch die Ärmsten zu einer ganz gewöhnlichen Sache geworden ist; auch die Staatskasse hat durch die Ermäßigung und nicht zum wenigsten durch die Vereinheitlichung des Briefportos Überschüsse erzielt, an die früher nicht zu denken war.

Einem deutschen Professor war es vorbehalten, seine höhere Weisheit auch gegenüber dem Pennyporto leuchten zu lassen. Ein gewisser Gustav Cohn hat in seiner Kompilation „Englische Eisenbahnpolitik" in unglaublicher Überhebung folgenden Satz niedergeschrieben: „Nur in einem sich selbst als volkswirtschaftlich rühmenden Zeitalter, das gedankenlos vor großen Zahlen in Andacht versinkt, hat man diesen platten Einfall, platt wie das Ei des Kolumbus, zu einer wirtschaftspolitischen Großtat erheben können." — „Dieser platte Einfall" ist nämlich der Gedanke Rowland Hills, man solle für jeden Brief innerhalb Englands denselben Einheitssatz ohne Unterschied der Entfernung erheben! Man braucht die Bedeutung des Pennyportos wahrlich nicht zu übertreiben, um zu sagen: daß für das moderne Verkehrsleben außer der Erfindung der Lokomotive schwerlich ein zweiter so glücklicher Einfall zu verzeichnen ist. Er war in der Tat „platt wie das Ei des Kolumbus"; aber ich betrachte es als einen Segen, daß just Rowland Hill jenen platten Einfall gehabt hat; sonst hätten wir am Ende noch heute das Vergnügen, für einen Brief von Königsberg nach Lindau etwa den Tagelohn eines ländlichen Arbeiters zu bezahlen, es sei denn, daß Herr Professor Cohn es seiner würdig erachtet hätte, solch einen platten Einfall zu haben und mitzuteilen.

Man hat an dem Schicksal des Pennyportos in England eine zum Teil recht unfreundliche Kritik geübt. Herr von Stephan hat in seiner „Geschichte der preußischen Post", bei aller Anerkennung für Rowland Hills Verdienste, doch hervorgehoben, daß die finanziellen Erfolge des Pennyportos keineswegs die gewesen seien, die man anfangs von ihm erwartet hatte. Es ist begreiflich, daß mich dieser angebliche Mißerfolg des Pennyportos in England aufs lebhafteste interessiren mußte. Ich habe mir Mühe gegeben, mir die Fragen zu beantworten: Warum ist jener „Mißerfolg" eingetreten? lag er im System oder in anderen Umständen? welche Schlüsse lassen sich aus der Geschichte des Pennyportos ziehen auf

den mutmaßlichen Erfolg des Einheitstarifs für den Eisenbahnpersonenverkehr?

Rowland Hill war kein „Fachmann", als er seine Erfindung machte. Er war ein unbekannter Schulmeister, weiter nichts, der sich für das Postwesen zu interessiren angefangen hatte, weil er wahrgenommen, wie sauer es den armen Leuten werde, das Porto für einen Brief an ihre Angehörigen aufzubringen. Eine Anekdote erzählt, der erste Gedanke des Pennyportos sei ihm gekommen, als er gesehen, dass ein junges Mädchen einen Brief von ihrem Verlobten zurückweisen musste, weil sie nicht den Schilling besaß, den sie an Porto dafür zahlen sollte. Wie dem auch sei, Tatsache ist, dass Rowland Hill noch niemals seinen Fuß in ein Postamt gesetzt hatte, als er im Jahre 1837 seine kleine Schrift „On postal reform" erscheinen ließ, die den Kern der ganzen gewaltigen Reform enthielt. Ich zweifle nicht daran: wäre Rowland Hill Postbeamter, also „Fachmann", oder — Professor gewesen, niemals wäre er auf den Gedanken seiner Reform gekommen.

Das Schicksal des Pennyportos in England war das aller großer Erfindungen. Die „Fachleute" brachen in ein schallendes Gelächter über die verrückte Idee aus. Der damalige Generalpostmeister erklärte, ihm sei noch nie ein so toller Plan vorgekommen. Im Parlament verstieg er sich zu der Äußerung, dass ein so starker Einnahmeausfall dadurch entstehen würde, dass das Parlament Mittel zur Aufrechterhaltung des Instituts der Post überhaupt werde bewilligen müssen.

Ein paar Stellen aus der englischen Parlaments-Enquête über die Postreform mögen hier ihren Platz finden. Es entspann sich folgendes Frage- und Antwortspiel zwischen dem Vorsitzenden des Enquêteausschusses und dem damaligen Leiter des englischen Postwesens:

Frage: Welches ist Ihre Meinung über Herrn Hills Reformplan?

Antwort: Er erscheint mir als ein vollkommen verrückter Plan.

Frage: Sind Sie der Meinung, dass jede Ermäßigung des Tarifs einen Einnahmeverlust zur Folge haben wird?

Antwort: Sicher, das ist meine Meinung. Eine geringe Ermäßigung würde sich allmählich wieder einbringen lassen; aber eine

Ermäßigung auf 1 Penny würde sich selbst in 40 oder 50 Jahren nicht wieder durch die Einnahmen gut machen lassen.

Dass das Pennyporto trotzdem im Parlament durchging, ist ein Wunder zu nennen. Die öffentliche Meinung, namentlich das unwiderstehliche Andrängen der durch Rowland Hills Gedanken begeisterten Kaufmannswelt übte einen so mächtigen Druck, dass allerdings schon 3 Jahre nach der Veröffentlichung der ersten Schrift Hills das Parlament mit 215 gegen 113 Stimmen beschloss, fortan solle die Berechnung des Portos nach der Entfernung ganz aufhören, und es solle ein einheitlicher Satz von 1 Penny für einfache Briefe erhoben werden.

Bei diesem Satz ist man bekanntlich in England bis heute geblieben, und die meisten civilisirten Länder haben diesen Satz nachgeahmt, Preußen mit am früheſten. Dass die englische Postverwaltung jetzt gute Geschäfte dabei macht, ist bekannt. Selbst wenn das aber nicht der Fall wäre, so ließe sich die Frage aufwerfen: ob die Post ein Institut ist, welches durchaus Überschüsse abwerfen, ja welches auch nur sich selbst bezahlen muss?

Der Kernpunkt von Rowland Hills System liegt nicht in dem einen Penny, sondern in dem Wegfall der Entfernung als des Maßstabes für die Portoberechnung. Rowland Hill war dagegen, dass man nur einen Penny Porto erhebe! Er hat dringend davor gewarnt; aber der durch ihn entfesselte Sturm der Reform ging über ihn hinweg. Man darf dem Erfinder hiernach auch keine Vorwürfe machen wegen des anfänglich nicht ganz vollständigen Gelingens seiner großartigen Erfindung. Man hatte sie ihm in der Ausführung verdorben, und das, was 1840 in England zur Geltung gelangte, war nicht das unverfälschte System Rowland Hills.

Dazu kam die Feindseligkeit der Postbeamten gegen den Eindringling. Der Generalpostmeister verharrte bis zu seinem Ende in Groll gegen Rowland Hill und dessen Ideen. Hindernisse auf Hindernisse wurden noch während der Ausführung dem Erfinder in den Weg gelegt. Ja gerade dem Generalpostmeister muss ein Teil der Schuld beigemessen werden, dass ein falscher Tarifsatz bei einem richtigen Tarifgrundsatz gewählt wurde, eben der eine Penny: der Generalpostmeister konnte sich allerdings so gut wie jeder Andere ausrechnen, dass bei einem zu niedrigen Satze ein Rückgang der Einnahmen selbst für den Fall einer namhaften Steigerung des Verkehrs

entstehen, und dadurch Rowland Hills Erfindung selbst kompromittirt werden würde, was auch seine Absicht war. Es versteht sich ganz von selbst, dass jeder schlecht gewählte Einheitstarif zu einem ungeheuren Ausfall der Einnahmen führen kann. Wollte man heute das Porto für einen Brief auf 1 Pfg. herabsetzen, so zweifle ich keinen Augenblick daran, dass die 29 Millionen M. Überschuss, die wir jetzt aus dem Postwesen haben, draufgehen, ja dass noch ein ungeheurer Zuschuss erforderlich sein würde. — Die Dampfmaschine eignet sich z. B. vortrefflich zur Bewegung von Lasten auf der Schiene; aber man darf sie nicht aus dünnem Eisenblech, darf auch die Schienen nicht aus Holz machen.

Der „platte Einfall" Rowland Hills bestand also lediglich in der Entdeckung, dass es beim regelmäßigen Massentransport von gleichartigen Gegenständen, deren Gewicht im Verhältnis zu der notwendigen toten Last ein geringes ist, so gut wie gar nicht darauf ankomme, wie weit jeder einzelne Gegenstand befördert wird, sondern dass ein mäßiger Einheitssatz vollkommen ausreicht, dieselben und höhere finanzielle Resultate zu erzielen, als hohe und nach der Entfernung abgestufte Sätze; dass aber namentlich eine so große Vereinfachung des inneren Betriebes durch einen Einheitssatz herbeigeführt wird, dass selbst ein kleiner Einnahme-Ausfall durch Ersparnisse im Betrieb wieder ausgeglichen wird.

Das ist der Kern des Hillschen Gedankens. Er ist zur Alleinherrschaft im Briefpostwesen gekommen, weit über die Grenzen eines einzelnen Landes hinaus. Heute beachtet man bezüglich des Portos selbst so ungeheure Unterschiede nicht, wie die Entfernung von Aachen nach Brüssel und die von Berlin nach Jokohama, und man befindet sich sehr wohl dabei.

Wir haben schon einen Grund und zwar den wichtigsten gesehen, warum das Pennyporto in England erst nach Jahren dieselben Überschüsse wie früher lieferte: die Wahl eines zu niedrigen Portosatzes, des einen Penny. Hätte man anstatt 1 Penny — $1^1/_2$ oder 2 Pence gewählt, so wäre die Steigerung der Zahl der Briefe nicht wesentlich geringer geworden (denn vordem kosteten die einfachen Briefe von 2 Pence bis zu 2 Schilling, durchschnittlich 6 Pence), und es wären keine Ausfälle entstanden. Übrigens muss hervorgehoben werden, dass keineswegs ein Defizit entstanden ist durch die Einführung des Pennyportos in England, zu keiner Zeit! Das

einzige, was geschah, war, daß die früheren kolossalen Überschüsse zurückgingen. Einen Überschuß aber ergab das Pennyporto noch im ersten Jahre seiner Einführung, und dieser Überschuß ist seitdem fortdauernd gestiegen und hat jetzt längst die Höhe von 1839 überschritten.

Ein zweiter Grund war die Feindseligkeit der Postverwaltung, welche mit der Ausführung des Systems betraut war; ein ganz unnatürliches Verhältnis.

Drittens der verhängnisvolle Umstand, daß um dieselbe Zeit, in der das Pennyporto aufkam, auch die Eisenbahnen in England ihren großartigen Aufschwung nahmen. Man hätte nun erwarten sollen, daß die Eisenbahnen die Ausgaben für die Briefbeförderung verbilligt hätten. Das Gegenteil war der Fall! Die Ausgaben stiegen, ganz unabhängig vom Pennyporto, in einer erschreckenden Weise. Das Publikum verlangte die Briefbeförderung mit der schnellsten Gelegenheit, und die Postverwaltung mußte nachgeben. Die Eisenbahnen aber, durch kein Eisenbahngesetz wie in Preußen eingeschränkt, forderten für die Beförderung der Briefe, selbst wenn sie nicht in einem besonderen Postwaggon befördert wurden, so unverschämte Summen und erhielten sie, daß selbst der größte Aufschwung infolge des billigen Einheitsportos diese Mehrausgaben nicht zu decken vermochte. Man lese darüber das nach, was Herr Cohn in seiner „Englischen Eisenbahnpolitik" (Band II, 153) zusammengetragen hat. Die Ausgaben des englischen Postwesens hatten im Jahre 1839 betragen 631000 Pfund Sterling; sie waren allein durch die Benutzung der Eisenbahnen im Jahre 1841 gestiegen auf 805000 Pfund Sterling, d. h. um ungefähr $3^1/_2$ Millionen Mark.

Noch eine andere Seite des Penny portos und seiner Folgen muß hervorgehoben werden beim Vergleich mit den zu erwartenden Folgen eines Einheitstarifs im Eisenbahnverkehr. Rowland Hill hatte als Vorbedingung des Gelingens seiner Reform eine starke Zunahme des Briefverkehrs hingestellt, und die Wahrscheinlichkeit einer solchen konnte allerdings kein Mensch mit gesunden Sinnen leugnen. Der Generalpostmeister ging in seiner blinden Abneigung gegen die Neuerung sogar so weit, daß er die zu erwartende Steigerung des Briefverkehrs — furchtbar übertrieb. Im Ausschuß der Parlamentsenquête warnte er die Mitglieder mit den Worten:

der ganze Raum, auf dem jetzt das Hauptpostamt stehe, werde nicht ausreichen, um nur die Briefe und Beamten aufzunehmen, — worauf Rowland Hill ihm ruhig erwiderte: um so besser; dann muss das Postamt erweitert werden; die Post muss sich nach der Korrespondenz, nicht die Korrespondenz nach der Post richten.

Nun hat aber der Briefverkehr nach der Einführung des Pennyportos, gewiss eines niedrigen Satzes, in England keineswegs die ungeheuer schnelle Zunahme erfahren, welche man bei oberflächlicher Betrachtung erwarten mochte. Der Verkehr nahm im ersten Jahre „nur" zu um $122^1/_4\,\%$. Erst nach 14 Jahren war er auf das $5^1/_4$fache gestiegen; 1870, also nach 30 Jahren, auf das $10^1/_2$fache.

Auch diese Zahlen haben voreilige Kritiker als einen Misserfolg des Systems hingestellt. Ich habe es nicht nötig, und keiner hat es mehr nötig, das Pennyporto-System zu verteidigen. Mag man die obigen Zunahmeziffern niedrige oder hohe nennen, — für die zu erwartende Zunahme des Eisenbahnverkehrs nach Einführung eines niedrigen Einheitssatzes sind jene Zahlen zwar sehr lehrreich, aber nicht maßgebend, oder doch nur insofern, als sie durchaus zu Gunsten der Zunahme des Eisenbahnverkehrs im Gegensatz zu der des Briefverkehrs sprechen.

Wer den Kulturzustand Englands um das Jahr 1840 kennt, der wird sich nicht sonderlich wundern, dass selbst ein so billiger Tarif wie der von 1 Penny den Briefverkehr nicht gleich ins Unendliche steigerte, sondern zunächst „nur" um $122^1/_4\,\%$! Was ist an Vorbedingungen nötig, um den Briefverkehr durch eine Tarifermäßigung wesentlich zu steigern? Zunächst dass bei denen, welche schon im Stande waren den alten hohen Tarif zu bezahlen, durch die Verbilligung ein noch größerer Anreiz zum häufigeren Briefschreiben eintritt. Indessen „das macht den Kohl noch nicht fett". Jede namhafte Steigerung auf dem Verkehrsgebiete hängt davon ab, ob es gelingt, die große Masse des Volkes heranzuziehen. Ein Volk, in welchem die Zahl der Schreibkundigen eine verhältnismäßig geringe ist, kann einen noch so billigen Brieftarif erhalten, — die Zahl der Briefe wird nicht namhaft zunehmen. Damit eine Nation von einem billigen Tarif für Briefbeförderung einen massenhaften Gebrauch mache, ist vor allem erforderlich, daß die Masse — schreiben und lesen könne. Wie traurig es mit der Volksbildung in England und nun erst in Irland

um 1840 aussah, das lehrt gerade der Umstand, dass trotz dem wesentlich verbilligten Tarif der Briefverkehr sich doch zunächst nur etwas mehr als verdoppelte. Übrigens darf man nicht vergessen, dass einem Volk auch einige Zeit gelassen werden muss, um sich an einen unerhört billigen Tarif zu gewöhnen. Das „latente Bedürfnis" mag noch so groß gewesen sein; selbst nach Niederlegung der Schranken bricht es nicht gleich mit voller Kraft zu Tage.

Auch bedarf es zur kräftigen Steigerung des Briefverkehrs eines weit verzweigten Netzes von Postanstalten, und deren Zahl war 1840 noch eine sehr dürftige in England. Der billigste Tarif ist nicht imstande, einen großen Verkehr hervorzurufen, wenn es an Anstalten mangelt, die ihn befriedigen können.

Ich glaube, aus dem Vergleich mit der Briefpost wird wenigstens so viel klar, daß die Zunahme des Briefverkehrs *eine* Schranke hat, von welcher der Personenverkehr nichts weiß: die Fähigkeit, von dem Verkehrsmittel Gebrauch zu machen. Einen Brief schreiben kann nicht jeder; man darf vielleicht sagen, dass überhaupt nur der vierte Teil jedes zivilisirten Volkes dazu imstande ist oder das Bedürfnis empfindet. Reisen dagegen kann so gut wie jeder: der Säugling an der Mutter Brust, wie der Greis am Stabe, ja der Krüppel an der Krücke. In dieser Beziehung stehen die Aussichten für eine Steigerung des Reiseverkehrs unendlich günstiger als für die des Briefverkehrs.

Der Vergleich zwischen dem Einfluss des billigen Einheitstarifes auf den Briefverkehr und dem auf den Personenverkehr spricht noch in vielen anderen Hinsichten zu Gunsten des Personenverkehrs. Die Kosten der Verwaltung wachsen zweifellos mit jedem Briefe, der mehr aufgegeben wird. Sie wachsen natürlich nicht genau in demselben Verhältnis wie die Zahl der aufgegebenen Briefe; aber unstreitig kosten 101 Briefe ein weniges mehr an *Expeditionskosten* als 100 Briefe. Man vergesse nicht den Unterschied zwischen der Beförderung eines Briefes und eines Menschen: eines toten, willenlosen Gegenstandes — und eines denkenden, für sich besorgten, lebenden Wesens. Jeder Brief muss einzeln „bearbeitet" werden. Er muss auf sein Gewicht geprüft werden, wenn auch noch so oberflächlich; es muss nachgesehen werden, ob er richtig frankirt ist; er muß sortirt verpackt, eingeladen, ausgeladen, ausgepackt, wieder sortirt, ausgetragen werden. Von den vielen Ausnahmefällen, in denen die

richtige Besorgung eines Briefes an seine Adresse eine außergewöhnliche Mühewaltung macht, gar nicht zu reden. Man mag das System der Briefbeförderung noch so sehr vereinfachen, — es kann nicht ausbleiben, dass mit der zunehmenden Zahl der Briefsendungen auch die Zahl der Beamten, der Veranstaltungen aller Art für die Expedition im weitesten Sinne, zunehmen muss.

Wie ungemein günstiger liegen die Verhältnisse bei der Personenbeförderung! Freilich: ein Mensch beansprucht mehr Bequemlichkeit, also namentlich mehr Raum, als ein Brief oder ein Packet. Das ist aber auch das einzige, was ihn vom Standpunkt des Beförderers zu Ungunsten eines Briefes oder Packetes unterscheidet. In jeder andern Beziehung erleichtert der Mensch dem Beförderer sein Geschäft. Er bietet sich von selbst der Untersuchung dar auf seine genügende „Frankirung". Er sortirt sich selbst, d. h. er sucht sich selbst seinen Eisenbahnzug, wenn man es ihm durch mangelhafte Einrichtungen nicht gar zu schwer macht ihn zu finden. Er sortirt sich auch nach Möglichkeit gleich in den richtigen Waggon, wenn man ihm das nur einigermaßen erleichtert. Er lädt sich selbst ein, lädt sich unterwegs um, lädt sich selbst aus, befördert sich dann selbst an seine Adresse. Würde sich die Eisenbahnverwaltung nur nicht gewaltsam um ihn kümmern, ihn bemuttern, ihn bevormunden, ihn kontroliren, ihn durch törichte Einrichtungen zum hilflosen Kinde machen, welches um jeden Quark der Auskunft eines Beamten bedarf, — die Beförderung von Menschen würde, anstatt wie jetzt zu einer Last, beinah zu einem Vergnügen und namentlich zu einer unerschöpflich fließenden Einnahmequelle für die Eisenbahnverwaltungen werden.

Der einzige Unterschied zu Ungunsten des reisenden Menschen gegenüber dem beförderten Brief besteht in seinem größeren Anspruch an Raum, überhaupt an Komfort. Dafür soll er aber auch gehörig bezahlen; nach meinem System bis zum 60fachen, ja in gewissen Fällen bis zum 120fachen eines Briefes! bis zum 12fachen oder 24fachen eines Packets! Viel mehr möchte ich ihm trotz seinen Ansprüchen an Komfort und Raum nicht aufpacken, denn er erleichtert mir ja das Geschäft der Expedition in einem solchen Maße, dass ich überhaupt nichts weiter zu tun habe, als den Eisenbahnzug nur immer geradeaus rollen und von Zeit zu Zeit anhalten zu lassen. Obgleich der Mensch bei gefülltem Koupé wohl das 20fache eines

Packets an Raum und Komfort beansprucht, begnügt er sich mit weniger als $^1/_{20}$ behördlicher „Behandlung", verlangt weder Buchung noch Stempelung, noch Wägung, noch überhaupt individuelle Abfertigung, also nichts von alledem, was den Expeditionsdienst bei Briefen und Gütern so verwickelt und so teuer macht.

Man sieht, mit einer so wohlfeilen Ausrede wie der: „Personen und Briefe sind doch himmelweit verschieden" kommt man nicht um die Forderung herum, die Konsequenz aus dem Pennyporto auch für den Personenverkehr auf den Eisenbahnen zu ziehen. Wahr und wahrhaftig: Personen und Briefe sind ihrer Natur nach himmelweit verschieden; aber für den Beförderer sind beide: Einzelwesen, welche nichts weiter als befördert werden sollen. Die allgemeinen Grundsätze der Beförderung, die für die Beförderung von Briefen (oder Packeten) als die richtigen erkannt worden sind, müssen unbedingt auch auf Menschen anwendbar sein. Der wichtigste Grundsatz aber der ganzen modernen Beförderungswissenschaft lautet, mit gütiger Erlaubnis des Herrn Professors Cohn: Bei der regelmäßigen Massenbeförderung gleichartiger Gegenstände auf feststehender Linie übt die Entfernung, welche der einzelne Gegenstand zurücklegt, einen so verschwindenden Einfluss auf die Gesamtkosten der Beförderung, dass sie praktischer Weise völlig unberücksichtigt bleiben kann. Dieser Grundsatz oder „Einfall" ist allerdings so „platt" wie das Ei des Kolumbus, — so platt wie der uralte Einfall, dass zwischen zwei Punkten die gerade Linie die kürzeste ist, oder dass zwei parallele Linien einander niemals schneiden, oder dass das Ganze größer ist als jeder seiner Teile, oder dass zwei einem dritten Dinge gleiche Dinge auch unter einander gleich sind, oder dass bewegte Körper mit gleichem Kraftaufwand um so schneller bewegt werden können, je geringer der Reibungswiderstand ist Aber das hindert nicht, dass solche „Einfälle" unentbehrlich für die Menschheit sind; dass sie die Säulen sind, auf welchen alle Kultur ruht; dass sie trotz allem Widerstande von „Fachmännern", ja selbst von Professoren, Geltung auf der ganzen Erde erlangt haben.

Das Einheitsporto für Briefe herrscht jetzt seit 1840 in England, seit 1879 im Weltpostverein. Dieses Einheitsporto ist nicht etwa bloß ein Porto der Bequemlichkeit für die Briefschreiber und für die Postverwaltung; nein, es ist das einzig vernunftgemäße

und darum hat es gesiegt. Der Einheitstarif, gleichviel wie hoch oder wie niedrig, ist auch der einzig vernunftgemäße für den Personenverkehr auf den Eisenbahnen, und darum zweifle ich so wenig daran daß er dereinst allgemein auf der Schiene herrschen wird, wie ich an dem Siege der Vernunft über die Unvernunft zweifle.

III.

Die Reichseisenbahnen.

Unerläßliche Vorbedingung für jede umfassende Tarifreform ist die Vereinheitlichung des Betriebes der deutschen Eisenbahnen.

Seitdem es eine deutsche Reichsverfassung gibt, gibt es auch das Projekt der Reichseisenbahnen. Die Verfassung enthält darüber folgende Bestimmungen:

> Art. 4. Der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten:
> 8) das Eisenbahnwesen, in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung im Artikel 46 (welcher handelt von Ausnahmegütertarifen für die Zeit von Hungersnot u. s. w.).
>
> Art. 42. **Die Bundesregirungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behufe auch die neu herzustellen-Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.**
>
> Art. 43. Es sollen demgemäß in tunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen werden.
>
> Art. 45. Dem Reiche steht die Kontrole über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken: 1) daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden; — 2) daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt werde.

Nach der Verfassung hat also schon jetzt das Reich die Befugnis, im Wege des Gesetzes, ja sogar im Wege der Verordnung die vollständige Gleichmäßigkeit der Wagen in ihren äußeren Teilen zu verlangen. Es darf sogar die Einheit der Tarife verlangen und erzwingen!

Warum sind alle diese Verfassungsparagraphen tote Buchstaben

geblieben? Warum ist von dieser Befugnis bis jetzt kein Gebrauch gemacht worden? Politische Bedenken stehen entgegen, sagt man. Dieses Buch soll keine politische Verteidigungsschrift des Reichseisenbahnprojektes sein. Alles, was sich für oder gegen dasselbe aus politischen Gründen anführen lässt, ist in den wiederholten Debatten im preußischen Abgeordnetenhaus und im Reichstag, sowie in einer umfangreichen Litteratur angeführt worden. Zusammengefasst finden sich alle Bedenken gegen das Projekt in einer Resolution, welche der Volkswirtschaftliche Kongress 1874 zu Bremen annahm. Dort wurde das Projekt der Reichseisenbahnen für bedenklich erklärt aus folgenden Gründen:

1) weil es die Finanzen des Reiches gefährdet;
2) weil der weitere Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes unter der Verdrängung des Privatkapitals leiden muss;
3) weil die Selbsthilfe und Selbstverwaltung kleinerer und größerer Verkehrsgebiete dadurch beeinträchtigt wird;
4) weil zu befürchten steht, dass dabei weder die lokalen und provinziellen Interessen, noch die Konjunkturen des Weltmarktes und die überall wechselnden Verkehrsbedürfnisse eine rasche Berücksichtigung finden werden.

In seiner Schrift „Die falsche Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck" hat Eugen Richter diese und ähnliche Bedenken eingehend entwickelt, meiner Überzeugung nach aber nicht hinreichend begründet.

Inzwischen hat das Projekt insofern die allergrößten Fortschritte gemacht, als es sich jetzt nicht mehr wesentlich handelt um den Gegensatz von Staats- und Privatbahnen, sondern fast nur noch um den von Reichsbahnen und Einzelstaatsbahnen. Die politischen Bedenken, hergenommen aus dem befürchteten Schwergewicht der staatlichen Beeinflussung auf die Beamten bei den Wahlen, mögen begründet sein oder nicht, — tatsächlich sind schon heute die meisten Eisenbahnbeamten in Deutschland Staatsbeamte, und es macht wohl wenig Unterschied, ob sie Reichsbeamte oder Einzelstaatsbeamte sind. Ich rechne mit den vorhandenen Verhältnissen, und selbst der größte Gegner des Staatsbahnwesens wird sich wohl nicht der Hoffnung hingeben, dass in Deutschland die Privatbahnen in menschlich absehbarer Zeit noch einmal das Übergewicht über die Staatsbahnen erlangen werden. Die Privatbahnen sind tatsächlich ein Ding der Vergangenheit. Nach der Reichsstatistik über das deutsche Eisenbahnwesen gab es in dem Betriebsjahre 1885/86

Bahnen mit Normalspurweite zusammen: 37511 km. Davon waren reine Staatsbahnen und Privatbahnen unter Staatsverwaltung 33222 km = 88,5 %, und Privatbahnen unter eigener Verwaltung 4288 km, also nur 11,5 %.

Die vom Volkswirtschaftlichen Kongress zu Bremen aufgestellten Thesen sind unschwer zu widerlegen. Es ist dazu zu bemerken:

1) Die Finanzen der Reiches würden durch den Besitz der sämtlichen Eisenbahnen nicht schwerer „gefährdet" werden, als jetzt die Finanzen der Einzelstaaten. Manche Einzelstaaten, so z. B. Württemberg, leiden schon jetzt an einem Defizit, das für sie verhängnisvoller ist, als es für das Reich sein würde.

2) Die zweite These erledigt sich, da schon jetzt ohnehin das Privatkapital von den Eisenbahnen abgedrängt worden ist, ohne dass der Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes dadurch eine bemerkenswerte Abnahme erfahren hätte. Das Sekundärbahnwesen ist erst in Schwung gekommen seit der Verstaatlichung. Dass die Privatbahnen niemals freiwillig Linien gebaut haben, von denen sie vorher wussten oder annahmen, dass sie nicht einmal die Verzinsung des Anlagekapitals aufbringen würden, dass diese Bahnen nur vom Staat, der nicht von privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgeht, gebaut werden können und wirklich gebaut worden sind, liegt so klar auf der Hand, dass es eben nur ausgesprochen zu werden braucht, um bewiesen zu sein.

3) Die Selbsthilfe und Selbstverwaltung kleinerer und größerer Verkehrsgebiete, deren Beeinträchtigung die Volkswirte in Bremen befürchteten, ist jedenfalls nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zu einem höheren Zweck: nämlich zur Erlangung von brauchbaren Eisenbahnen. Die Reichseisenbahnen würden in dieser Beziehung schwerlich ein größeres Unheil in der Selbsthilfe und Selbstverwaltung anstiften, als es die Staatsbahnen getan hätten.

4) Die Erwerbsverhältnisse werden bei Reichseisenbahnen nicht abhängiger vom politischen Parteiwesen als bei Staatsbahnen. Wer die Zentralisation beim Reichseisenbahnsystem befürchtet, muss sie auch beim Postwesen befürchten. Außerdem ist nicht gesagt, daß die Reichseisenbahnen durchaus straff zentralistisch verwaltet werden müssen. Zentralisation, wo sie unvermeidlich ist; Dezentralisation, wo sie zweckmäßig ist.

5) Die lokalen und provinziellen Interessen, sowie die wech-

selnden Konjunkturen des Weltmarktes können durch das Reich dieselbe Berücksichtigung finden, wie durch Einzelstaaten. Eine Verwaltung, welche es fertig bringt, den Bahnbetrieb auf ungefähr 21000 km ordentlich zu leiten, wie die preußische Staatsbahnverwaltung das tut, wird ihn auch auf 36000 km ordentlich leiten können. Die lokalen Interessen vollends, die ihre Befriedigung auch in unrentabeln Linien suchen, können von Privatbahnen überhaupt nicht berücksichtigt werden.

Übrigens lässt sich ein Übergangsstadium für die Einführuug des billigen Einheitstarifs selbst ohne Reichseisenbahnen denken. Wenn als Grundsatz aufgestellt wird, dass jede Abrechnung zwischen den Eisenbahnverwaltungen aufhört: dass also jede Verwaltung die Einnahmen behält, die sie gemacht hat; und wenn namentlich die zur Durchführung dieses Tarifs unentbehrlichen Bestimmungen unweigerlich überall eingeführt werden, so mag es bei der Einzelstaatsverwaltung der Eisenbahnen so lange fortgehen, wie sie den Einzelregirungen noch nützlich erscheint. Sie werden sich allerdings bald überzeugen, dass diese Einzelherrlichkeit sehr viel Geld kostet, ohne etwas Besonderes einzubringen. Würde man nur gewisse kleine Partikulareitelkeiten schonen: z. B. nach wie vor den Sachsen, Bayern, Württembergern u. s. w. gestatten, ihre Waggons mit dem Landeswappen zu schmücken, die Billets gleichfalls mit einem Emblem der Staatshoheit zu versehen, die Beamten durch die Landesregirungen anstellen zu lassen, so könnte nach wie vor eine königlich-sächsische, bayrische, württembergische u. s. w. Eisenbahnverwaltung fortbestehen. Die betreffenden Regirungen hätten ja dann auch alles, was sie nur wünschen können, um ihr Landeshoheitsrecht zu kräftigen: selbständige Eisenbahnfinanzen und die Äußerlichkeiten der Landeseisenbahnhoheit. Dagegen müssten sich sämtliche Regirungen unbedingt unterwerfen den allgemeinen Bestimmungen über die Bauart der Wagen, über die Einrichtungen für den Verkauf und die Kontrole der Billets, über die Anordnung der Räume auf den Bahnhöfen, kurz über alles was zum allgemeinen Besten unentbehrlich ist und schon jetzt nach den Bestimmungen der Reichsverfassung von der Reichsaufsichtsbehörde anbefohlen werden kann. Die Badenser müssten z. B. auf die höchst unberechtigte Eigentümlichkeit verzichten, den Namen der Stationen niemals da anzubringen, wo der Reisende ihn sucht, nämlich auf der Vorderseite des Bahnhofes, sondern auf den schmalen Stirnseiten, vor denen der Zug

nicht hält. Die Bayern müssten ebenso wie die andern Deutschen auch solchen Personen, welche nur ein Billet III. Klasse bezahlen können, die Möglichkeit gewähren, schnell zu reisen. Kurz alles, was nicht ein Ausfluss der wahren Landeshoheit ist, sondern nur eines partikularen Eigensinns und kleinstaatlicher Kurzsichtigkeit, das müsste als Opfer auf dem Altar des allgemeinen Wohles fallen, um so mehr als dieses Opfer keinem Einzigen das Mindeste schadet, auch nicht dem, welcher es bringt.

Welche Vorteile die Einheitlichkeit aller Verkehrsbestimmungen und Verkehrseinrichtungen für die Militärverwaltung haben würde, das zu entwickeln ist nicht meines Amtes, denn ich bin nicht Militär. Aber ich unterstehe mich auch als Laie, die Meinung zu äußern, dass die militärische Schlagfertigkeit durch die Einheitlichkeit der wichtigen Waffe, „Eisenbahn" genannt, nur gewinnen könnte.

Auch in politischer Beziehung lassen sich einige Vorzüge des Reichseisenbahnsystems vor der jetzigen Systemlosigkeit anführen, Vorzüge die nicht ganz gering anzuschlagen sind. Ist es ein würdiger Zustand, dass die Eisenbahnverwaltungen der deutschen Einzelstaaten einander Konkurrenz machen wie feindselig gesinnte Nachbarn oder neidische Kaufleute? Ist es schön, dass die elsässischen Bahnen den badischen so viel Abbruch zu tun suchen wie nur möglich? dass die preußischen Staatsbahnen den preußischen Privatbahnen, aber auch den sächsischen und hessischen Eisenbahnen so viel Hindernisse in den Weg legen, wie sie irgend können?! —

Dass der Besitz und die Verwaltung der Eisenbahnen in den Händen des Reiches eine außerordentliche Stärkung des deutschen Reichsgedankens zur Folge haben würde, darüber ist eigentlich gar keine Diskussion zulässig. Im buchstäblichsten Sinne des Wortes würden die Reichseisenbahnen wie mit eisernen Klammern alle Teile Deutschlands zusammenhalten, und diese Klammern würden selbst im Falle eines großen nationalen Unglücks nicht brechen. Einmal ein Reichseisenbahnsystem während weniger Jahre im Gange, und keiner Macht gelänge es mehr, der deutschen Nation die abscheuliche Zersplitterung aufzuhalsen, die jetzt herrscht.

Die Eisenbahn ist ein Monopolunternehmen. Wer das leugnet, muss zu sophistischen Kunstgriffen seine Zuflucht nehmen. Es liegt im Wesen der Eisenbahn, dass sie den Verkehr monopolisirt. Eine Straße, welche dem Rade einen Weg von 40—50 mm Breite

vorschreibt, von dem nicht abgewichen werden darf ohne die größte Gefahr, auf dem nicht ausgewichen, nicht an einander vorübergefahren werden kann ohne ganz besondere Verabredungen und Veranstaltungen, die ist eben ein Monopolweg. Eine Konkurrenz auf der Schiene gibt es nicht. Man hat sie früher als das Ideal des Eisenbahnbetriebs anempfohlen; heute ist es ganz still davon geworden. Praktisch zur Ausführung gekommen ist diese famose „Konkurrenz auf der Schiene", in Deutschland wenigstens, niemals. Ganz unmöglich wäre eine solche Konkurrenz ja nicht; aber ich habe es mit der Tatsache zu tun, dass sie nirgends in wahrnehmbarer Weise besteht. Der Volkswohlstand hat auch kein Interesse daran, dass sie eingeführt werde. Es würde, wenn die Konkurrenz als solche bestehen bliebe, entweder eine großartige Vergeudung von Kapital die Folge sein, oder die „Konkurrenz" würde dahin führen, wohin noch alle Konkurrenzunternehmungen im Eisenbahnwesen geführt haben: zur Koalition der Unternehmer gegen das Publikum. Übrigens wäre von einer Konkurrenz im volkswirtschaftlichen Sinne doch nur dann ernstlich zu reden, wenn sie unbegrenzt wäre. Ob mir aber eine oder zwei Gesellschaften für den Transport auf der Schiene ihre Bedingungen vorschreiben, das bessert meine Lage nicht wesentlich Es gibt ja eine Konkurrenz auf einem ähnlichen Gebiet: auf dem der unterseeischen Kabel. Weil hier die Konkurrenz eine sehr beschränkte ist wegen der Höhe der Kosten, haben sich noch immer nach einiger Zeit die bestehenden Gesellschaften über die Sätze, die sie dem Publikum abnehmen können, geeinigt. Gewiß, manchmal scheint diese beschränkte Konkurrenz zu einer Herabsetzung der Tarife geführt zu haben. Das ist aber eine Täuschung: das Konkurrenzunternehmen, welches mit billigen Sätzen arbeitete, hatte nichts weiter getan als dem andern Unternehmen die uralte Wahrheit gepredigt, dass im Verkehrsleben niedrige Tarife oft größere Einnahmen zuwege bringen als hohe Tarife. Nach der Koalition der beiden Konkurrenten blieb es dann manchmal bei dem billigen Tarif, weil beide Unternehmer sich dabei gut standen. Immerhin ist die Konkurrenz auf dem weiten Meeresboden noch leichter als die auf der schmalen Schiene.

Die Eisenbahn ist ein Monopolunternehmen! Herr Otto Michaelis in seiner Schrift „Eisenbahnfragen" leugnet diese einfache Wahrheit. Er macht die größten Anstrengungen, um durch allerhand unverständliche Sophismen zu beweisen: die Eisenbahn sei

kein Monopolunternehmen, „weil sie sich ja selbst Konkurrenz mache“. Ich gestehe, ich bin unfähig, diese „Konkurrenz“ vierter Dimension zu fassen. Will Herr Michaelis die Monopolnatur der Eisenbahnen damit entschuldigen, dass er sagt: ein Monopolunternehmen, welches den Kunden zu hohe Preise abfordert, schreckt sie ab und schädigt sich selbst, macht sich also in dieser Weise „Konkurrenz“, so lässt sich damit der angeblich gefahrlosen Monopolisirung jedes beliebigen Gewerbszweiges das Wort reden. Außerdem kommt es noch sehr darauf an, ob die Leitung eines solchen sich selbst durch die hohen Preise „Konkurrenz machenden“ Monopolunternehmens Verstand genug besitzt, um rechtzeitig zu begreifen, dass ihre Preise zu hoch sind. Solange die Einkünfte bei hohen Preisen die Verzinsung decken und noch einige Tantièmen für die Leitung abwerfen, hält diese das Ideal der Tarifirung für erreicht und fühlt nicht den geringsten Ansporn zu einer Verbilligung der Preise. Ich behaupte, dass die jetzige Leitung der Monopolanstalt Eisenbahn eben nicht begreift, dass ihre Personenfahrpreise zu hoch sind; nicht begreift, dass durch eine Verbilligung ihre Einnahmen wachsen würden. Sie würde es wohl begreifen, wenn es möglich wäre, ihr wirksam Konkurrenz zu machen; aber eine solche Konkurrenz ist doch zur Zeit tatsächlich nicht vorhanden. Sollte einst das lenkbare Luftschiff erfunden sein, und die Luftschifffahrt nicht etwa auch vom Staat als Hoheitsrecht ausgeübt, somit die heilsame Konkurrenz mit der Eisenbahn wieder vernichtet werden, dann allerdings wäre es möglich, dass die Eisenbahn gezwungen würde, Versuche zu machen, um den ihr entgehenden Verkehr durch billige Preise an sich zu locken. Einstweilen aber ist sie ein Monopolunternehmen.

Sie ist es selbst da, wo zwei Eisenbahnen unter verschiedener Verwaltung „neben einander“ bestehen. Mit diesem „Nebeneinander“ hat es gute Wege. Von Nebeneinander kann doch nur die Rede sein für die Endpunkte. Als die Privatbahn Berlin-Wittenberge-Hamburg bestand, kam sie als Konkurrenzbahn gegen die Linie Berlin-Stendal-Uelzen-Hamburg doch nur in Betracht für die Verbindung von Berlin nach Hamburg oder von Hamburg nach Berlin. Wer aber von Stendal nach Hamburg fahren wollte, war genötigt, nur die eine Linie zu benutzen. Wer von Wittenberge nach Hamburg fuhr, konnte nur die andere benutzen. Aber waren diese beiden Bahnen auch nur für die beiden Endpunkte ernsthaft zu neh-

mende Konkurrenzbahnen? Durchaus nicht! Die Fahrpreise waren auf beiden vollständig gleich, trotz den 10 km, um welche die Staatsbahn länger war als die Privatbahn. Ebenso stand es mit den sogenannten Konkurrenzbahnen Berlin-Frankfurt a. M. und Berlin-Dresden; die Fahrpreise waren bei beiden die gleichen. Diese Gleichheit war nicht einmal das Ergebnis einer langen, erbitterten Tarifkonkurrenz; durchaus nicht! Die neu entstehende Bahn nahm einfach den Tarif der älteren Bahn an; die Konkurrenz hatte dem Publikum in Bezug auf den Fahrpreis nicht das Mindeste genützt!

Ganz das Nämliche ist in England der Fall. Dort gibt es drei große Linien von London nach Schottland: alle drei mit gleichen Fahrpreisen zwischen London und Edinburg, und diese Gleichheit ist jetzt die nämliche, wie von jeher. Die Konkurrenz hat dort zu keiner Verbilligung der Tarife geführt.

Die Eisenbahn ist ein Monopolunternehmen. Sie ist es, gleichviel ob in den Händen einer Privatgesellschaft oder des Staates. Man sollte überhaupt den Unterschied zwischen Privatbahnen und Staatsbahnen nicht gar zu sehr übertreiben. Eine Privatbahn ist doch nicht etwa eine Bahn, welche einem Privatmann gehört, der nun nach seinem Gutdünken oder dem seiner Frau Gemahlin damit schalten kann, wie er will. Eine Privatbahn ist ebensosehr wie die Staatsbahn ein von dem großen Unbekannten „Bureaukratie" verwaltetes Unternehmen. Eisenbahngesetz und Staatsaufsicht haben ja ohnehin dafür gesorgt, dass die Bäume der Privatbahnen nicht allzuhoch in den Himmel wachsen. Aber sie haben nicht hindern können, dass auch die Privatbahnen durch und durch den Charakter des Monopols tragen.

Die Frage stellt sich also ganz einfach so: soll das Publikum unter einem Staatsmonopol oder einem Privatmonopol stehen? Ich glaube, ihre Beantwortung ist nicht allzu schwer. Entweder man schafft die Monopolnatur der Eisenbahnen ab, wenn man kann; oder man wählt von zwei Monopolübeln das kleinere, und dafür halte ich allerdings das Staatsmonopol, und bei der Wahl zwischen Reichsmonopol oder Einzelstaatsmonopol wähle ich aus demselben Grunde das Reichsmonopol.

Gerade weil nun die Eisenbahn unheilbar den Charakter des Monopols trägt, darum muss die Eisenbahnverwaltung unablässig be-

strebt sein, das Gehässige des Monopols zu mildern und dem Publikum, welches unweigerlich auf die Benutzung ihrer Monopolanstalt angewiesen ist, alle die Vorteile zu verschaffen, die sonst eben nur durch die unbeschränkte Konkurrenz herbeigeführt werden. Was die Verwaltung einer Monopolanstalt nicht reformirt, das wird überhaupt nicht reformirt, denn ein Andrer ist zu der Reform nicht befugt. Darum darf sie niemals sich dem Glauben hingeben, sie lebe schon in der besten der Welten. Sie muss sich eben selbst „Konkurrenz" machen, d. h. sie muss alle diejenigen Maßregeln ergreifen, welche etwa eine Konkurrenzanstalt, wenn sie verständig wäre, ergreifen könnte, um dem alten Unternehmen die Kunden abspenstig zu machen.

Die deutsche Postverwaltung hat diese edle Verpflichtung einer Monopolanstalt gefühlt und nach Kräften erfüllt. Sie leistet noch nichts Vollkommenes, denn sie ist eine menschliche Einrichtung; aber sie gibt sich Mühe, es zu leisten. Sie hat alles das durchgeführt, was sich auf Grund der Einheitlichkeit ihrer Verwaltung durchführen ließ: gleichmäßige Bestimmungen über die Expedition der Briefe im ganzen Bereich der Reichspost; gleichmäßigen Tarif. Die Reichspost ist ein Monopolunternehmen, aber sie wird so verwaltet, dass selbst ein Konkurrenzunternehmen schwerlich billigere Tarife bei gleicher Leistung stellen könnte.

Wagt etwa eine einzige deutsche Eisenbahnverwaltung von sich das Gleiche zu behaupten?! Wagt eine Eisenbahnverwaltung zu sagen, dass ihr jetziger Tarif der denkbar billigste sei, den sie ohne Einnahmeausfall fordern könnte?! Das zu behaupten darf eine deutsche Eisenbahnverwaltung um so weniger wagen, als keine jemals auch nur einen nennenswerten Versuch zu einer andern Tarifirung gemacht hat!

Der zwingendste Grund für die Notwendigkeit der Reichseisenbahn, oder wie ich lieber sagen möchte: der Eisenbahneinheitlichkeit, ist und bleibt die Unmöglichkeit, auf anderem Wege irgend eine große Reform, namentlich auf dem Gebiet des Personenverkehrs, einzuführen. Diese Reform wäre die lohnendste Frucht der Einheitlichkeit. Sie würde zugleich mit einem Schlage eine so außerordentliche Vereinfachung des Betriebes, namentlich des Rechnungswesens, herbeiführen, dass die dadurch erzielten Ersparnisse allein schon der Vereinheitlichung das Wort reden müssten. Ich bin nicht Fach-

mann genug, um ein erschöpfendes Bild der durch die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen zu erzielenden Ersparnisse zu malen. Ich kenne den inneren Dienst nur soweit, wie man ihn eben aus Büchern und Gesprächen mit niederen und höheren Beamten kennen lernen kann. Fachmänner mögen meine Darstellung berichtigen und ergänzen und mögen sie namentlich durch einen zahlenmäßigen Nachweis unterstützen.

Die wesentlichste Ersparnis infolge der Vereinheitlichung wäre die Verringerung des Betriebsmaterials. Der Laie macht sich keinen Begriff von der wahnsinnigen Vergeudung, welche jetzt durch die Vielköpfigkeit der Eisenbahnverwaltungen bewirkt wird; — (wir haben nämlich noch immer in Deutschland über 70 vollständig von einander unabhängige Verwaltungen!). — Die Güterwagen, welche ja nicht in festliegenden Kursen fahren, sondern je nach Bedürfnis hinausgeschickt werden, kommen in unglaublich vielen Fällen leer zurück. Max Maria von Weber in seiner „Schule des Eisenbahnwesens" gibt an, daß ein Güterwagen jährlich überhaupt nur 29 Tage fährt, — wie viele davon leer, wie viele voll, das vermag ich nicht zu sagen. Eine mir vorliegende Berechnung eines Fachmanns aus dem Jahre 1874 beziffert die Zahl der leer gefahrenen Achs-km für jenes Jahr auf 10 Milliarden, gegenüber 21 Milliarden beladen gefahrener Achs-km.

Da jeder Wagen einer fremden Verwaltung behufs Abrechnung die sorgfältigste Buchung notwendig macht, so gibt es auf allen Stationen Beamte, welche mit der Kontrole der „fremden" Wagen betraut sind. Viele tausende von Beamtenkräften werden für nützlichere Beschäftigung an dem Tage entbehrlich, an welchem es keine „fremden" deutschen Wagen mehr gibt. Diese ganze Wagenkontrole zum Zweck der Abrechnung, sowie die Abrechnung selbst, sind volkswirtschaftlich natürlich tote Arbeit, nicht produktiver als das Zählen eines Sackes voll Flöhe. Die sächsische Staatsbahn allein unterhält einen Kontrol- und Abrechnungsdienst an der Zentralstelle von ca. 90 Beamten mit Gehältern zwischen 1200 und 4500 M. Weizmann, gewiß ein tüchtiger Fachmann, hat in seiner Schrift „Zur Eisenbahnreform" die Ersparnis durch Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens schon für das Jahr 1875 berechnet auf: 1 800 000 M. für den Wegfall des Abrechnungsdienstes; 2 160 000 M. für den Wegfall der Berechnung der „Wagenmiete"; 1 440 000 M. für den

Wegfall von Expeditionsperſonal; außerdem bedeutende Erſparniſſe für Bureaukoſten, Inventar u. ſ. w. Die engliſchen Eiſenbahnen haben den Unſinn des Abrechnungsweſens ſchon längſt eingeſehen und haben, um die Millionen nicht dutzendweiſe aus dem Fenſter zu werfen. ein gemeinſames „Clearing house“ für die Eiſenbahnabrechnung eingeführt. Dieſes Clearing house beſchäftigt zwar auch ein großes Heer von teuer bezahlten Beamten, aber immerhin iſt es viel billiger als die Dutzende von einzelnen Abrechnungsbureaus, deren ſich jetzt Deutſchland erfreut. Natürlich wird auch jenes engliſche Clearing house überflüſſig an dem Tage, an welchem die engliſchen Eiſenbahnen unter eine Verwaltung kommen. Und dieſer Tag wird erſcheinen!

Ein ſtarkes Stück iſt es, daſſ jeder preußiſche Direktionsbezirk ſein eigenes Abrechnungsbureau hat! Obgleich ſämtliche Einnahmen in denſelben Topf fließen, rechnen die einzelnen Direktionen mit einander ſorgfältig ab, gleich als ob ſie ganz verſchiedenen Intereſſen dienten! Die Fahrt eines Waggons, der von Königsberg nach Köln fährt, wird von 4 oder 5 königlich preußiſchen Eiſenbahndirektionen in 4 oder 5 Einnahmepoſitionen zerlegt. Für jedes Billet von Königsberg nach Köln muſſ an 4 oder 5 Direktionen der kilometriſche Betrag verrechnet und ausgezahlt werden! Der ganze Vorgang erinnert lebhaft an jenen komiſchen Kauz in einer Winterfeldſchen Schnurre, welcher für ſeine verſchiedenen Bedürfniſſe verſchiedene Kaſſen eingerichtet hat, die mit einander in lebhafter Korreſpondenz ſtehen und allerhand Leihgeſchäfte mit einander machen. Im Gebiet der preußiſchen Staatsbahnen werden auf dieſe Weiſe viele Millionen jährlich vollſtändig nutzlos zum Fenſter hinausgeworfen.

Die Abſchaffung aller dieſer unnützen Ausgaben wäre die erſte ſegensreiche Folge der Vereinheitlichung der deutſchen Eiſenbahnen. Wie hoch dieſe Erſparnis ſich belaufen würde, das ergibt ſich andeutungsweiſe aus dem Briefe eines hervorragenden Fachmannes, der mir darüber ſchreibt: durch die Vereinheitlichung der ſämtlichen deutſchen Eiſenbahnen „würde die Arbeit der Übernahme der Wagen von Direktion zu Direktion nur die Hälfte der jetzigen Koſten verurſachen. Bei einem Lohnſatz von 3 M. pro Tag und Mann würde das pro Wagen eine Erſparnis von 1,5 Pf. für jede Übernahme ergeben“!

Eine zweite Folge wäre die Einheitlichkeit des Betriebsdienſtes.

Das beste bisher vorhandene Bremssystem würde allgemein eingeführt werden. Überhaupt würden alle Erfindungen, welche zur Sicherheit von Personen und Gütern gemacht sind, mit tunlicher Beschleunigung auf sämtlichen Linien eingeführt werden, und man brauchte nicht zu warten, bis es der einen oder andern Direktion gefällig wäre, sich die Erfindungen zu nutze zu machen, die zwar bedeutende Summen kosten, aber noch bedeutendere Summen zu ersparen vermögen. Ein einziger größerer Unglücksfall, herbeigeführt durch ein schlechtes Signalwesen oder eine mangelhafte Bremsvorrichtung, kostet oft mehr, als tausende von Sicherheitsapparaten.

Nur eine große einheitliche Verwaltung ist in der Lage, wie sie auch dazu verpflichtet ist, die umfassendsten Versuche anzustellen mit allen dargebotenen oder in andern Ländern schon angewandten Erfindungen. Die Reichseisenbahnverwaltung würde vielleicht eine eigene Versuchseisenbahn bauen lassen oder eine vorhandene Linie dazu bestimmen, um auf ihr alles sorgfältig zu prüfen, was an Verbesserungen in Vorschlag gebracht wird. Es lassen sich noch große Verbesserungen beim Rangiren, beim Kuppeln und Entkuppeln der Wagen, beim Weichenstellen und wo nicht noch denken. Eine kleine Partikularverwaltung ist gar nicht in der Lage, sich ernstlich an solche Verbesserungen zu wagen. Je größer die Verwaltung, desto schwerer wiegt finanziell die kleinste Ersparnis im einzelnen. Ich erblicke deshalb in der Vereinheitlichung auch die Vorbedingung zu einer bis ins Kleinste gehenden Verbesserung des inneren Betriebes.

Ein vernünftiger Fahrplan sowohl für Personen- wie für Güterzüge würde von einem oder mehreren Kursbureaus aufgestellt werden mit besonderer Berücksichtigung des Umstandes, dass das Leerfahren von Wagen als kostspielig und nutzlos nach Kräften zu vermeiden ist. Zwar wird man das Leerfahren von Wagen niemals ganz vermeiden können; aber dass eine einheitliche Verwaltung dem jetzigen wahrhaft sündlichen Vergeudungssystem ein Ende setzen würde, ist jedem Sachverständigen klar. Bei dem jetzigen System der Vielköpfigkeit hat keine Verwaltung irgend ein Interesse daran, dass ein ihr von einer „fremden Bahn" zugegangener Wagen beladen und nutzbringend zurückgesandt werde.

Dass die Beamten bei der Reichsbahn dümmer oder unehrlicher sein würden als bei den jetzigen Einzelstaatsbahnen, wird man doch nicht im Ernst behaupten wollen.

Daſſ die Privatbahnen da, wo ſie unumſchränkt herrſchten, keineswegs ſehr entgegenkommend gegen das Publikum ſich verhalten haben, weiß jeder, der ſich noch der Blüte des Privatbahnweſens erinnert. Das Publikum hat denn auch den Privatbahnen keine Träne nachgeweint, und die Verſtaatlichung der preußiſchen Eiſenbahnen, gleichviel wie man politiſch darüber denken mag, gehört zu denjenigen Maßnahmen, welche ſich einer unleugbaren Popularität zu erfreuen gehabt haben. Schlechter iſt es mit dem Perſonenverkehr unter der Staatsbahnverwaltung ſicher nicht geworden. Viele Verbeſſerungen hat ſogar ſchon zur Privatbahnzeit der Staat mühſam von den Privatbahnen ertrotzen müſſen. Der Staat iſt es geweſen, welcher die inhumanen Privatgeſellſchaften zwang, die unbedeckten Perſonenwagen abzuſchaffen; der Staat iſt es geweſen, welcher ſie dazu zwang, ſämtliche Koupés zu heizen, Fenſtervorhänge auch in der III. Klaſſe anzubringen ꝛc. Leider hatte der Staat den Privatgeſellſchaften gegenüber noch lange nicht genug Befugniſſe; und zudem war er in der Lage, Beaufſichtiger und Konkurrent zugleich zu ſein, was ſeinen Reformeifer notwendig lähmte.

Es iſt nicht zu leugnen, daſſ der Gedanke der Reichseiſenbahnen in den weiteſten Schichten des Volkes ſich einer großen Beliebtheit erfreut. Es mag ſein, daſſ die Einzelregirungen ſich aus kleinlichem Partikularismus ſträuben werden gegen die Reichseiſenbahnidee; aber daſſ die deutſche Reichsregirung, wenn es ihr voller Ernſt wäre um die Durchführung dieſer Idee, einen Reichstag zuſammenbekäme, welcher den Übergang ſämtlicher deutſcher Eiſenbahnen an das Reich beſchlöſſe, daran habe ich nicht den leiſeſten Zweifel. Wenn dieſer Übergang vollends damit begründet wird, daſſ die Regirung damit umgehe, eine vollſtändige Reform des Perſonentarifs vorzunehmen, d. h. den billigen Einheitstarif einzuführen, ſo glaube ich, daſſ ſie mit dieſem Gedanken allein einen Reichstag zuſammenbekäme mit einer noch viel regirungsfreundlicheren Majorität als der jetzigen.

Der preußiſchen Eiſenbahnverwaltung kann allerdings ein herber Vorwurf nicht erſpart werden. Entweder ſie hat es nicht gewollt oder ſie hat es nicht verſtanden, der Reichseiſenbahnidee neue Freunde zuzuführen. Was man mit den Reichseiſenbahnen im großen leiſten könnte, das zu zeigen wäre ja die preußiſche Staatsverwaltuug in der Lage. Sie beſitzt ein zuſammenhängendes Eiſenbahnnetz von 21240 km. Welch ein großartiges Feld für die fruchtbare Durch-

führung eines einheitlichen Systems! Welch eine Vorschule für die Reichseisenbahnen! Und was hat die preußische Eisenbahnverwaltung mit diesem ungeheuren Netz von Eisenbahnen geleistet? Hat sie auch nur auf den preußischen Bahnen einen Einheitskilometerpreis für Personen, eine einheitliche Gepäcktaxe eingeführt? Hat sie auch nur einige Schwänze des ungeheuren Rattenkönigs verschiedener Bestimmungen abgeschnitten, welche sie von den Privatbahnen überkommen hatte? Das einzige, was sie getan hat, ist, daß sie halbwegs einheitliche Bestimmungen für die Geltungsdauer von Retourbillets durchgeführt hat. Im übrigen ist bezüglich des Personenverkehrs fast alles beim alten geblieben. Die verschiedensten Waggoneinrichtungen, die verschiedensten Bahnhofseinrichtungen, die verschiedensten Fahrpreise und Gepäcktaxen für das km: alles sauber in dem Zustande erhalten, wie man ihn bei der Verstaatlichung vorgefunden. Noch heute fährt auf der Anhalter Bahn kein Schnellzug von Berlin über Halle nach Frankfurt a. M. mit drei Klassen, ganz so wie das der monopolisirten Anhalter Bahn seiner Zeit nicht behagte. Noch heute erhebt die Staatsbahnverwaltung dieselben unerhört und unmotivirt hohen Sätze pro km, welche seiner Zeit die monopolisirte Berlin-Stettiner Privatbahn dem Publikum abnahm: nämlich

Personenzug:	I. Klasse.	II. Klasse.	III Klasse.
	$8_{,88}$ Pfg.	$6_{,66}$ Pfg.	$4_{,44}$ Pfg.
Schnellzug:	$9_{,99}$ „	$7_{,43}$ „	

In dieser Beziehung hätten wir ruhig die Berlin-Stettiner Privatbahn behalten können. Es ist für die Börse der betreffenden Reisenden ganz gleichgültig, ob der oberste Leiter des Betriebes Fretzdorf oder Maybach heißt, und ob auf den Wagen die Buchstaben stehen: B. St. E. oder K. Pr. St. E.

Will die Reichsregirung der Idee der Reichseisenbahnen wieder näher treten, — und aufgegeben ist sie gewiß nicht, wenigstens nicht von dem Reichskanzler —, so kann sie gar keine bessere praktische Propaganda treiben, als die durch ein gutes Beispiel der preußischen Staatsverwaltung. Dem Leiter eines Eisenbahnnetzes von über 20000 km Eisenbahn erwachsen höhere Aufgaben als dem einer Eisenbahn zwischen zwei benachbarten Städten wie etwa Berlin und Stettin. Nur fortsetzen, was die früheren Privatverwaltungen eben auch geleistet haben, das ist keine besondere Kunst, und dazu hätte es nicht der gewaltigen finanziellen Umwälzung der Verstaatlichung bedurft.

Es wäre sogar möglich, den billigen Einheitstarif mit allem, was dazu gehört, für Preußen allein durchzuführen. Volk und Landtag würden, wenn der Beweis für die finanzielle und technische Möglichkeit geführt wird, — und ich werde ihn führen —, sicher einem solchen Plan zujubeln. Es bedarf dazu keiner großen politischen Machenschaften, keiner zärtlichen Rücksichtnahme auf die befreundeten Bundesstaaten. Natürlich, je größer ein Eisenbahnnetz, je größer die Interessengemeinschaft, desto eher läßt sich ein solches System durchführen, mit um so geringeren Gefahren eines Ausfalls. Aber 20 000 Kilometer sind reichlich genug, um einen Versuch im größten Maßstabe zu machen. Die Reichseisenbahnidee würde dadurch sehr bald einen ganz anderen Charakter annehmen. Anstatt daß Preußen bittend und bettelnd bei den anderen „Großstaaten" Deutschlands vorstellig wird, sie möchten doch ihre Eisenbahnen an das Reich übertragen, werden jene Großstaaten, werden die Regirungen von Sachsen, Baden, Württemberg, Bayern sehr bald bittend an das Reich kommen, es möchte ihnen doch die Eisenbahnen abnehmen, damit endlich der billige Einheitstarif und die damit verbundene ungeheure Vereinfachung und Ersparnis zur Durchführung gelange. Und wenn jene Regirungen das nicht täten, so möchte ich einmal sehen, wie lange sie dem Ansturm ihrer Bevölkerungen widerstehen könnten, wenn diese darauf drängen, das Einheitsporto auf den Eisenbahnen ebenso durchzuführen, wie es Preußen durchgeführt hat. Selbst Herr Sigl in München würde sich dann gern nach preußischem Tarif befördern lassen.

Ob dann noch „Reichsbahnen" nötig sind, nachdem in gleichförmiger Weise von den Einzelstaaten alles das eingeführt worden ist, was zur Durchführung des Systems erforderlich ist, weiß ich nicht. Die wahre Reichseisenbahn besteht in der Einheitlichkeit des Betriebes und des Tarifs, nicht in der des Besitzes. Ob die Verwaltung des badischen Netzes in Zukunft „großherzoglich-badische Staatsbahnverwaltung" heißt oder „Reichseisenbahnverwaltung, Direktionsbezirk Baden", das interessirt mich erst in zweiter Reihe. Wenn nur Baden nicht verlangt, daß die übrigen deutschen Verwaltungen sich in ein langweiliges und kostspieliges Abrechnungswesen mit ihm einlassen, die „Wagenmiete" berechnen und dergl. Es läßt sich sehr wohl ein ähnliches Verhältnis denken, wie es jetzt im Weltpostverein besteht: jedes Land unterwirft sich all-

gemeinen Normativbestimmungen, jedes Land behält die Summen, die es vereinnahmt, und nur für einige als „Transitländer" im engeren Sinne anzusehende Gebiete würde eine besondere Entschädigung festgesetzt werden können.

Das Ideal bleibt natürlich auch für mich die Reichseisenbahn nach dem Muster der Reichspost. Die Reichspost widerlegt auch die oft gehörte Behauptung, die Reichseisenbahnverwaltung würde einen solchen Umfang annehmen, dass sie überhaupt nicht mehr einheitlich verwaltet werden könnte. Allerdings: wenn es mit den Reichseisenbahnen ähnlich zuginge wie jetzt mit den preußischen Staatseisenbahnen ꝛc., wenn der ganze vielsträhnige Weichselzopf, der uns jetzt hinten baumelt, durch das Reich verewigt würde, dann allerdings halte ich eine vernünftige Verwaltung des ganzen Netzes durch das Reich kaum für möglich. Aber dass eine Verwaltung selbst im größten Maßstabe möglich ist, wenn sie nur nach einheitlichen Grundsätzen gehandhabt wird, das lehren doch handgreiflich die Militärverwaltung und die Postverwaltung. Im Personenverkehr zumal sind die Bedingungen keineswegs so mannigfach, wie man glaubt. Behält man die 3 Klassen bei und führt 3 Zonen ein, so hat man an Mannigfaltigkeit schon alles Mögliche erreicht. Im übrigen ist die Expedition des Personenverkehrs auf der Eisenbahn viel weniger komplizirt als die des Briefverkehrs.

Dem Einwand, dass die Reichsregirung durch den Besitz der Eisenbahnen und durch die Tarifirung den verhängnisvollsten Einfluss auf Handel und Wandel der Nation üben könnte, stelle ich die einfache Frage entgegen: ist es besser, Handel und Wandel der Nation dem Belieben einzelner Eisenbahnverwaltungen auszuliefern, auf deren Anordnungen die deutsche Nation keinerlei bestimmenden Einfluss hat; oder ist es besser, sie der Reichsregirung im Verein mit der Volksvertretung anzuvertrauen? Denn das brauche ich wohl nicht zu sagen, dass nach Schaffung des Reichseisenbahnsystems ein neues Reichseisenbahngesetz erlassen werden muss unter Mitwirkung des Reichstages, worin sämtliche Tarife, mindestens aber die für die Personenbeförderung gesetzlich festgelegt werden, genau so wie das beim Reichspostgesetz der Fall gewesen ist. Traut man der Reichsregirung weniger Sinn für die Interessen der Nation zu als den Einzelstaatsministern oder den Direktoren

der Privateiſenbahngeſellſchaften, welche letztere doch in erſter Reihe an hohe Dividenden und hohe Tantièmen zu denken haben? Und hat man weniger Vertrauen zum deutſchen Reichstag als zu der Komödie, welche ſich nennt „Generalverſammlung“ einer Eiſenbahngeſellſchaft?!

IV.

Der deutsche Eisenbahn-Rattenkönig.

In Deutschland herrscht im Eisenbahnwesen ein Rattenkönig mit 70 Schwänzen. Einige dieser Schwänze haben sogar noch Ablegerschwänzchen. Jeder Schwanz ist nach eigenen, von denen der übrigen abweichenden Gesetzen verknotet und verheddert, und vom Publikum wird verlangt, dass es alle diese Gesetze genau kenne.

Dass die preußische Eisenbahnverstaatlichung in dieser Beziehung nicht viel gebessert hat, habe ich schon im vorigen Kapitel angedeutet. Die 12 preußischen Staatsbahndirektionen stellen jede einen dicken besonderen Schwanz in dem großen Eisenbahn-Rattenkönig dar.

Ja, 70 — und wenn man die 12 preußischen besonders rechnet: 81 verschiedene Eisenbahndirektionen beglücken Deutschland, eine jede mit ihren eigenen tiefgründigen Tarifen und Gewohnheiten. Die Einheitspreise für das km, die Zuschläge für Schnellzüge, die Bestimmungen über Freigepäck, die Tarife für „Überfracht", die Bestimmungen über den Preis der Retourbillets, über ihre Geltungsdauer, über die Verpflichtung zur Abstempelung bei der Rückfahrt, über das Freigepäck bei Retourbillets, alles und jedes ist verschieden.

Dazu die verschiedene Einrichtung der Waggons! —

Dazu der tausendfach verknotete Rattenkönig der Bahnhofeinrichtungen. Es gibt im Deutschen Reich 6155 Bahnhöfe und Haltestellen. Man kann mit aller Seelenruhe behaupten, dass die für den Dienst mit dem Publikum bestimmten Räumlichkeiten auf jedem dieser Bahnhöfe anders gruppirt sind als auf jedem andern. Jeder Bahnhof in Deutschland ist ein Individuum für sich, dem

Reisenden in seinen wichtigsten Anordnungen so fremd wie eine wildfremde Stadt. Selbst am hellen Tage findet er ohne Fragen nur mit einiger Mühe heraus, ob eine Bedürfnisanstalt rechts oder links vom Bahnhofe sich befindet, wo die Restauration dieser oder jener Klasse, wo der Billetschalter, wo der Gepäckraum liegt. In der Nacht steigert sich dieser Wirrwarr bis zur Verzweiflung. Der größte Teil der nervösen Angst und Hast, welche das Eisenbahnreisen so angreifend macht, kommt auf Rechnung dieser, durch den Wirrwarr auf den Bahnhöfen erzeugten Unsicherheit der Reisenden.

Es gibt keine noch so zweckwidrige Anordnung der notwendigsten Räume: Billetschalter, Gepäckraum, Wartesaal, Restauration und Bedürfnisanstalt, — die sich nicht auf hunderten von deutschen Bahnhöfen fände. Nicht einmal die Bahnhöfe einer und derselben Verwaltung sind nach einem einheitlichen Anordnungsschema hergerichtet. Niemand denkt bei den Entwürfen daran, dass im hastigen Eisenbahnverkehr alles darauf ankommt, dass beim reisenden Publikum sich eine ganz sichere Gewöhnung herausbilde, welche selbst bei der notwendig verschiedenen Größe der Bahnhöfe dennoch jeden Raum auf Grund der bekannten Anordnung schnell auffinden lässt.

Dazu kommt die ganz ungenügende Bezeichnung der Räume durch Plakate, die überall verschiedene Schriftgattung, Farbe, Höhe der Anbringung, u. s. w., u. s. w., die ganz verschiedene Bezeichnung mit farbigen Transparenten bei der Nacht; die Verschiedenartigkeit der Anbringung der Namen der Bahnhöfe, u. s. w., u. s. w.

Was den Rattenkönig der Billetpreise anlangt, so mögen folgende Beispiele genügen. Die Kilometer-Preise schwanken, dass es eine wahre Freude ist für einen richtigen Eisenbahnfachmann und für die Herren Chefs der prächtigen Abrechnungsbureaus. Ein km kostet in der III. Klasse: auf den bayrischen Staatsbahnen $3_{,40}$ Pfg., auf der Main-Neckarbahn 3 Pfg., auf der großherzoglich oberhessischen Bahn 4 Pfg., auf der großherzoglich oldenburgischen Bahn im Lokalverkehr 3 Pfg., im direkten und Transitverkehr 4 Pfg. Von den preußischen Staatsbahnen fordert die Direktion Altona 4 Pfg., die zu demselben Direktionsbezirk gehörige Strecke Berlin-Hamburg $4_{,4}$ Pfg.; die Direktion Berlin 4 Pfg., „jedoch" die Linien Berlin-Stargard, Angermünde-Stralsund, Stettin-Pasewalk, Züssow-Wolgast $4_{,44}$ Pfg. Die Direktion Erfurt fordert 4 Pfg., „jedoch" die thüringische Eisenbahn auf einigen Strecken $4_{,60}$ Pfg.; die zum

Direktionsbezirk Erfurt gehörige frühere Berlin-Anhalter Bahn $4_{,33}$ Pfg. Hiervon gibt es aber wieder eine Unter-Ausnahme (ganz wie bei den lateinischen Genusregeln), wonach die früher Berlin-Anhaltische Strecke Wittenberg-Falkenberg $4_{,67}$ Pfg. erfordert, „dagegen" die Linie Falkenberg-Kohlfurt nur 4 Pfg. — Bei den Privatbahnen ist der Wirrwarr nicht geringer als bei den Staatsbahnen. Das km kostet bei der: Aachen-Jülicher 5 Pfg., Aachen-Mastrichter $4_{,20}$ Pfg., Altdamm-Colberger 4 Pfg., bayrischen Ludwigsbahn $3_{,30}$ Pfg., hessischen Ludwigsbahn $3_{,40}$ Pfg., Lübeck-Büchener Bahn $4_{,15}$ Pfg., Mecklenburgischen Friedrich Franz Bahn $4_{,67}$ Pfg., Weimar-Geraer Bahn $4_{,50}$ Pfg.

Damit ist aber der Tarif-Rattenkönig kaum erst angedeutet. Bahnen, welche z. B. den gleichen km-Tarif für die III. Klasse haben, unterscheiden sich wieder durch den für die II. Klasse, oder für die IV. Klasse. So duldet die preußische Staatsbahnverwaltung z. B. folgende Verschiedenheiten für die IV Klasse: Altona $2_{,57}$ Pfg. aber Berlin-Hamburg $2_{,20}$ Pfg. (während die III. Klasse 4 bezw. $4_{,40}$ Pfg. kostet, somit die umgekehrte Welt); Direktion Berlin 2 Pfg., aber die ehemaligen Linien der Stettiner Bahn $2_{,25}$ Pfg; die zum Direktionsbezirk Berlin gehörende Breslau-Freiburger Bahn $2_{,50}$ Pfg., Köln rechts-rheinisch $2_{,33}$ Pfg., links-rheinisch $2_{,34}$ Pfg., Erfurt 2 Pfg., aber Neudietendorf-Ilmenau und Gera-Eichicht $2_{,40}$ Pfg., und die früher Berlin-Anhaltischen Linien $2_{,22}$ Pfg., aber Wittenberg-Falkenberg doch nur 2 Pfg. Direktion Hannover 2 Pfg., Hamburg-Bremen und Minden-Hamm $2_{,33}$ Pfg.; Direktion Magdeburg je nachdem 2 Pfg., $2_{,22}$ und $2_{,33}$ Pfg.

Nicht einmal der Grundsatz wird auf den preußischen Staatsbahnen überall durchgeführt, daß die Preise der IV. Klasse die Hälfte der III. bilden; sie sind auf sehr vielen Strecken der preußischen Staatsbahnen bei weitem höher.

Dieselbe, wenn nicht eine noch tollere, Buntheit herrscht bezüglich der Schnellzugspreise. Allein innerhalb des Gebiets der preußischen Staatseisenbahnen finde ich für das km der III. Wagenklasse, Schnellzug, folgende Sätze: 5 Pfg. $5_{,12}$ Pfg., $4_{,67}$ Pfg., $4_{,50}$ Pfg. 4 Pfg., $5_{,33}$ Pfg. Das bedeutet, daß eine Reise von 100 km im Schnellzug III. Klasse auf preußischen Staatseisenbahnen kostet je nachdem 5 M., 5 M. 10 Pf., 4 M. 67 Pfg., 4 M. 50 Pfg., 4 M., 5 M. 33 Pfg.; also eine Spannung vom billigsten bis zum

teuersten Tarif für nur 100 km von 1 M. 33 Pfg. — Die Schnellzugspreise I. Klasse schwanken wie folgt: 9 Pfg., $9_{,50}$ Pfg., $9_{,99}$ Pfg., $8_{,50}$ Pfg., $9_{,33}$ Pfg., 8 Pfg., 10 Pfg., eine Schwankung also bei nur 100 km um 2 M. Und das alles im Geltungsbereich der preußischen Staatseisenbahnen!

Reizend ist auch der Strauß von Tarifsätzen für je 10 k Überfracht. Hierbei geht es sogar bis in die dritte Dezimalstelle! Baden, Bayern, Main-Neckarbahn, Württemberg erheben $0_{,56}$ Pfg. für 10 k Überfracht pro km. Auf den elsaß-lothringischen Eisenbahnen $0_{,424}$ Pfg. Außerdem gibt es folgende Sätze: $0_{,40}$ Pfg. $0_{,50}$ Pfg., $0_{,533}$ Pfg., $0_{,66}$ Pfg., $0_{,444}$ Pfg., $0_{,54}$ Pfg., $0_{,667}$ Pfg., $0_{,60}$ Pfg., $0_{,67}$ Pfg., 1 Pfg., $0_{,77}$ Pfg., $0_{,80}$ Pfg., $0_{,45}$ Pfg. $0_{,55}$ Pfg., — 16 verschiedene Sätze; mehr nicht!

Nun denke man sich die Arbeit der Berechnung, wenn zwei, drei, vier verschiedene Bahnen mit verschiedenen Kilometertarifen mitspielen; denke sich die Abrechnung hinterher zwischen allen diesen einzelnen Bahnen, und staune dann über die Kunstfertigkeit, mit welcher sich eine dem schnellen Verkehr der Menschheit dienende Veranstaltung wie die Eisenbahn absichtlich eine eiserne Fessel wie diese an die Füße zu binden verstanden hat!

Gar lieblich ist auch die Verschiedenartigkeit der Sätze für Retourbillets. Bloß für die III. Klasse zähle ich folgende und zwar schon allein bei den Privatbahnen, und zwar auch nur für Personenzüge: 6 Pfg., $7_{,5}$ Pfg., $6_{,75}$ Pfg., $5_{,10}$ Pfg., 7 Pfg., $6_{,23}$ Pfg., $6_{,8}$ Pfg., 10 Pfg., $6_{,3}$ Pfg., mithin ein Abstand für eine Fahrt von 100 km: 5 M. 10 Pfg zu 10 M.!

Bei der II. Klasse sind diese Schwankungen noch größer. Der Einheitlichkeit wegen vergleiche ich nur diejenigen Preise, welche zur Benutzung von Personenzügen berechtigen. Da gibt es: 8 Pfg.; $7_{,40}$ Pfg.; $8_{,90}$ Pfg.; $8_{,50}$ Pfg.; $9_{,30}$ Pfg.; 9 Pfg.; 12 Pfg.; 15 Pfg.; 10 Pfg.; $7_{,95}$ Pfg., — also Schwankungen für 100 km von 7 M. 40 Pfg. bis 15 M.

Das tollste aber sind die Bestimmungen über die Giltigkeit der Retourbillets sowohl in Bezug auf Dauer wie auf die Art der Züge. In Baden gelten Retourbillets bis zur nächsten Station 1 Tag, darüber hinaus bis zu 180 km 2 Tage, über 180 km 3 Tage. Sie berechtigen nicht zu Schnellzügen; es muß vielmehr ein Zuschlagsbillet gelöst werden.

In Bayern natürlich wieder ganz anders: Retourbillets bis zur nächsten Station 1 Tag, darüber hinaus 3 Tage. Es gibt besondere Schnellzugsretourbillets.

Die Main-Neckarbahn hat folgende Regel: Retourbillets zwischen Frankfurt und Darmstadt einerseits und Mannheim andrerseits für alle Züge giltig; die übrigen Retourbillets erhalten durch Zukauf eines Zusatzbillets Giltigkeit zu Kourir- und Schnellzügen.

Die sächsischen Bahnen verlangen für die Benutzung der Retourbillets in Schnellzügen Zuschlagsbillets.

Die württembergischen Bahnen verfahren wieder anders als die von Baden und Bayern. Retourbillets bis zur nächsten Station 1 Tag giltig; für weiter gelegene Stationen bis zu 73 km (o geheimnisvolle Zahl!) 2 Tage, über 73 km 3 Tage giltig.

Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat einige Schwänze ihres früheren Retourbillet-Rattenkönigs abgeschnitten. Sie hat sich allerdings viele Jahre dazu Zeit gelassen. Endlich hat sie folgende allgemeine „Grundsätze" aufgestellt: Giltigkeitsdauer bis zu 100 km: 2 Tage; bis zu 200 km: 3 Tage, und für jede weiteren 100 km um einen Tag steigend. Für Billets nach Berlin gelten natürlich wieder besondere Ausnahmebestimmungen.

Damit aber dieses System nicht zu einfach werde, ist die Bestimmung getroffen, dass die Retourbillets mit längerer als zweitägiger Dauer vor der Rückreise abgestempelt werden müssen.

Hiervon gibt es wieder eine Unterausnahme: die Billets, deren mehr als zweitägige Dauer nur dadurch herbeigeführt wird, dass ein Sonn- oder Feiertag dazwischen liegt, brauchen nicht zur Abstempelung vorgezeigt werden. — Und diese Regeln mit den Ausnahmen und Unterausnahmen muss das Publikum sich genau merken, um sich sofort wieder andere zu merken, sobald es sich drei Stunden von Berlin entfernt und z. B. in das Gebiet der sächsischen Eisenbahnen hineingerät, oder in irgend ein anderes Gebiet, wo natürlich zur Ehre des geheiligten Rattenkönigs wieder ganz andere Bestimmungen gelten.

Aber auch dies ist der Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen noch zu einfach erschienen. Zwar hat sie den „Grundsatz" aufgestellt, dass Retourbillets auch für Schnellzüge benutzt werden dürfen (zumal da sie sich die Schnellzugspreise bezahlen lässt, auch wenn man keinen Schnellzug benutzt); aber damit nur ja keine zu

große Einfachheit herauskomme, finden sich fast in jedem Direktionsbezirk wieder anmutige Sonderbestimmungen. Im Bezirk Bromberg werden eintägige Retourbillets ausgegeben, welche zu Kourirzügen keinen Zutritt gewähren. Zwischen Frankfurt-Sachsenhausen und -Offenbach darf man nicht mit einem Retourbillet den Schnellzug benutzen. Retourbillets zwischen Magdeburg und Schoenebeck bezw. Elmen und zwischen den Stationen der Strecke Halle-Leipzig untereinander verlangen die Zulösung eines Ergänzungsbillets für Schnellzüge. Für Berlin-Potsdam wieder besondere Vorschriften: die zweitägigen Retourbillets in der Richtung nach Potsdam berechtigen zur Benutzung der Schnellzüge nur unter Zulösung eines Billets IV. Klasse. In der Richtung nach Berlin ist die Benutzung der Schnellzüge sowohl bei den zweitägigen wie bei den eintägigen Retourbillets ausgeschlossen.

Wehe dem Reisenden, der diese verzwickten Bestimmungen nicht kennt. Er steigt mit einem Retourbillet bewaffnet in einen Schnellzug ein: der Schaffner kommt, sieht sein ungenügendes Billet, setzt ihn wieder aus oder bringt ihn sonst in Ungelegenheiten durch Zulösung eines Billets. Streit und Aufregung aller Art sind die Folge. Es wäre interessant, einmal den preußischen Minister für Eisenbahnwesen daraufhin zu examiniren, ob er selbst auch nur alle die Bestimmungen kennt, welche in seinem Verwaltungsbereich bezüglich der Retourbillets gelten, und das nach der „grundsätzlichen Reform der Retourbilletbestimmungen"!

Der Plakatfahrplan für den Winter 1885/86 enthielt u. a. folgenden Knäuel von Bestimmungen. Nur zwei Sätze, aber inhaltschwer:

„Mit Ausnahme der zwischen gewissen (?) Stationen an Sonn- und Feiertagen zur Ausgabe kommenden Sonntags-Billets, welche nur zu den gewöhnlichen Personenzügen gelten, berechtigen die Retour-Billets im Bereich der vormaligen Berlin-Anhaltischen, Oberlausitzer und Halle-Sorau-Gubener Bahn, sowie der Strecken Neudietendorf-Plaue-Ritschenhausen und Gerstungen-Kassel auch zur Benutzung aller die betreffende Wagenklasse führenden Schnellzüge. Auf den Strecken Halle-Gerstungen und Leipzig-Corbetha ist die Benutzung der Schnellzüge 1—6 und 71—76 nur bei Lösung entsprechender Zuschlag-Billets gestattet; jedoch sind die im Mitteldeutschen und Staatsbahn-Verbande, zwischen Stationen der Strecke Kassel-Gerstungen und der ehemaligen Thüringischen Bahn, zwischen Merseburg und Magdeburg, zwischen den Stationen der früheren Thüringischen Bahn und der Sächsischen Staatsbahn, im Verkehr mit Bayern via Probstzella und

via Suhl, im Verkehr mit Stationen des Direktions-Bezirks Elberfeld bestehenden Retourbillets sämtlich zu allen Zügen mit der betreffenden Wagenklasse auch auf den genannten Strecken giltig."

Ich schlage folgende Wette vor: drei Direktoren preußischer Staatsbahnen werden bei reichlicher Kost drei Tage lang unter Verschluss gehalten, um Wortlaut und Geist dieser beiden Sätze sich einzuprägen. Sie werden dann examinirt, indem man ihnen einige praktische Fragen vorlegt, welche nur unter Anwendung jener Sätze beantwortet werden können. Ich gehe jede Wette ein, dass die drei Direktoren von je drei Fragen je zwei falsch beantworten werden. Vom Publikum aber, vom Thüringer Bäuerlein, von der preußisch-sächsischen Weberin, von all den Millionen harmloser Reisenden verlangt man die Kenntnis und Anwendung jener geistreich ausgeklügelten Bestimmungen!

Und glaubt man etwa, dass die Mannigfaltigkeit der Tarife für einfache oder Retourbillets, der Bestimmungen über die Dauer und Zulassung für die Zugarten, für die Überfracht bedingt wird durch die verschiedenen Bau- oder Betriebskosten der verschiedenen Bahnen, dass also die teuerst gebauten Bahnen etwa die teuersten Einheitssätze und die härtesten Bestimmungen haben, die billigst gebauten Bahnen, die billigsten Sätze und mildesten Bestimmungen? Keine Idee! Auf diesem Gebiet herrscht die reine Willkür, die unveränderte Erbschaft aus der Zeit der monopolisirten Privatbahnen. Gerade die gewöhnlichen Flachbahnen, welche nicht einen einzigen Tunnel, keine einzige erhebliche Steigung, keine ungewöhnlichen Bauschwierigkeiten oder teuren Bauten aufweisen, haben die unverschämtesten Tarife. Das Eisenbahngesetz von 1838 und die jeder Bahn besonders erteilte Konzession gestatteten den Privatbahnen, mit ihren Tarifen bis zu gewissen Maximalgrenzen zu gehen. Einige haben das getan, und der Staat hat sie gewähren lassen müssen. Auch die fettesten Dividenden haben die Verwaltung der Stettiner, der Hamburger, der Anhalter Bahn nicht dazu vermocht, von jenem Maximaltarif zurückzugehen: zugleich ein deutlicher Beweis, dass die sogenannten „wohlverstandenen Interessen" der Privatbahnen keineswegs zu einer zweckmäßigen Herabsetzung der Tarife geführt haben. Die preußische Staatsbahnverwaltung aber hat diesen Zustand ruhig weiter bestehen lassen.

Die Bahnen mit den teuersten Personentarifen sind innerhalb

des Gebietes der preußischen Staatsbahnverwaltung: die Linien der ehemaligen Berlin-Hamburger Bahn und Berlin-Anhaltischen Bahn. Die gesamten Bauaufwendungen dieser Bahnen betrugen auf 1 km Eigentumslänge

Berlin-Hamburg 190 085 M.
Berlin-Anhalt 210 816 „.

Diese Zahlen gehören zu den niedrigen oder mittleren, die überhaupt im deutschen Eisenbahnbau vorkommen. Viele bei weitem teurer hergestellte Bahnen haben niedrigere Tarife.

Die Einnahme der Berlin-Hamburger Bahn aus dem Personenverkehr betrug pro km Betriebslänge im letzten Jahre vor der Verstaatlichung: 10249 M., die Einnahme der Berlin-Anhaltischen Bahn: 9502 M. — Diese kilometrischen Einnahmen aus dem Personenverkehr werden von den wenigsten deutschen Eisenbahnen erreicht oder übertroffen. Und trotzdem die höchsten Tarife, jetzt nach der Verstaatlichung genau so wie ehedem!

Es gibt naive Seelen, welche sich gegen die Reichseisenbahnidee und für den Eisenbahn-Rattenkönig einnehmen lassen durch unbewiesene, aber allgemein geglaubte Redensarten wie die: „Dank der Selbständigkeit der Bahnen reist man doch in Süddeutschland billiger als in Norddeutschland". Diesen Schwindel will ich an dieser Stelle einmal in seinem vollen Glanze aufdecken.

Obenan steht die Versagung von Freigepäck auf den Bahnen von: Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Württemberg und auf der Main-Neckarbahn. Ich will hier nicht erörtern, ob die Gewährung von Freigepäck oder die Versagung das Gerechtere ist. Aber zweifellos stellt die Bezahlung jedes aufgegebenen k für die davon Betroffenen eine Belastung dar. Nun wird behauptet: das Gepäck muss allerdings auf jenen Bahnen voll bezahlt werden, dafür sind aber die Fahrpreise niedriger. Zunächst muss hervorgehoben werden: auf den sämtlichen genannten Bahnen fehlt die billige IV. Klasse ganz; die ärmsten Teile der Bevölkerung reisen also in Süddeutschland von vornherein teurer als auf den angeblich teureren norddeutschen Bahnen. Sodann ist wol zu beachten: auf den genannten Bahnen gibt es entweder gar keine Schnellzüge mit drei Klassen (wie z. B. in Bayern, wo für die ärmere Bevölkerung am erbärmlichsten gesorgt ist), oder doch nur sehr wenige, und für diese wenigen bedarf es bei Retourbillets der Zulösung eines Zuschlagsbillets.

Endlich kommt in Betracht: die Schnellzugspreise auf den süddeutschen Bahnen sind nur ganz unmerklich billiger als auf den meisten, sie sind teurer als auf einigen norddeutschen Bahnen; jedenfalls nicht annähernd um so viel billiger, wie durch die Nichtgewährung von Freigepäck auf der andern Seite an Kosten hinzukommt. Retourbillets vollends für Schnellzüge sind in einzelnen süddeutschen Verkehrsgebieten wesentlich teurer als in Norddeutschland. Einige Beispiele mögen das Preisverhältnis zwischen Nord- und Süddeutschland erläutern. Ein Schnellzugsretourbillet II. Klasse kostet für 100 km:

in Bayern 10,20 M.,
in Württemberg 10,20 M.,
in Preußen 9 M.; 9,33 M.; 9,50 M.

In Preußen hat man außerdem das Recht, 25 k Gepäck ohne Bezahlung aufzugeben. Gibt man 25 k in Bayern oder Württemberg auf, so erhöhen sich die obigen Sätze von 10,20 M. auf 11,90 M., mithin selbst gegen die teuersten preußischen Bahnen eine süddeutsche Verteurung um 2 M. 40 Pfg. bei nur 100 km!

Aber selbst einfache Schnellzugsfahrten kommen in Bayern teurer als auf einigen Bahnen Norddeutschlands. Eine Schnellzugsreise von 100 km in Bayern mit einfachem Billet II. Klasse kostet 6 M. 40 Pfg. Diese 100 km kosten auf der Unterelbeschen Eisenbahn nur 6 M., auf der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn nur 6 M. 33 Pfg., wobei zu berücksichtigen ist, daß die letzten beiden Bahnen Freigepäck gewähren, die bayrischen Bahnen nicht! In Preußen kostet allerdings eine solche Reise zwischen 10 und 25 Pfg. für 100 km mehr, wobei aber wiederum das Freigepäck in Preußen hinzukommt.

Das schönste dabei ist folgendes: obgleich die süddeutschen Bahnen sich jedes k des aufgegebenen Gepäcks bezahlen lassen, die preußischen Bahnen nur das, was über 25 k überschießt, berechnen die süddeutschen Bahnen dennoch höhere Gepäcksätze als die preußischen. 50 k Überfracht kosten in Bayern und Württemberg bei 100 km Fahrt 2 M. 80 Pfg.; dagegen in Oldenburg nur 2 M., in Sachsen nur 2 M. 70 Pfg., in Preußen nur 2 M. 20 Pfg. bis 2 M. 50 Pfg.

Wer eine Schnellzugsreise von 100 km mit 25 k aufgegebenen Gepäcks in Preußen macht und sich mit der III. Klasse begnügt, be-

zahlt dafür im Durchschnitt 4 M. 60 Pfg. Dieselbe Reise, allerdings gezwungenerweise in der II. Klasse in Bayern (weil es eine III. Schnellzugsklasse dort nicht gibt), kostet 8 M. 10 Pfg.! — Eine Schnellzugsreise II. Klasse mit 25 k aufgegebenen Gepäcks kostet in Preußen für 100 km 6 M. 70 Pfg.; in Bayern (und den anderen süddeutschen Staaten) 8 M. 10 Pfg.

Hoffentlich gelangen wir seinerzeit nach der Durchführung der Einheitlichkeit zu einem deutschen Eisenbahnmuseum, wie wir ja schon ein Postmuseum besitzen. In diesem Eisenbahnmuseum wird es eine besondere, sehr große Abteilung geben müssen: Fossilia. Ich hoffe, eines Tages in dem Schrank der Fossilien die jetzigen Personen- und Gepäcktarife mit allen ihren Ausnahmen, Unterausnahmen und Unterunterausnahmen unter Glas und Rahmen zu finden.

V.

Der Eisenbahnnotstand.

Kein größerer Feind des Fortschritts als die phrasenhafte Selbstberäucherung: wie herrlich weit man's doch gebracht! Man hat in den fünfzig Jahren seit der Erfindung der Eisenbahnen so viel Rühmens gemacht von dieser glorreichen Erfindung, dass man dabei übersehen hat, wie kläglich ihre Ausnutzung für die breite Masse des Volkes bis jetzt geblieben ist. Es ist mit diesem Phrasengeklingel über die Eisenbahn ähnlich wie mit dem über viele andere „Errungenschaften": die Klingler gehören nämlich zu denjenigen Klassen, welche allerdings große Vorteile von den Eisenbahnen haben, und die können sich nicht vorstellen, dass es Millionen gibt, für welche die Eisenbahnen als Beförderungsmittel so gut wie gar nicht vorhanden sind. Da spricht man gedankenlos solche Redensarten nach, wie: „Die Eisenbahn überbrückt die Entfernungen", ohne daran zu denken, welch ein ungeheures Brückengeld dafür verlangt wird. Die Eisenbahn ist ein durch und durch aristokratisches oder vielmehr plutokratisches Ding, ihre Tarife berücksichtigen die ärmere Bevölkerung so gut wie gar nicht, und doch könnte, ja müsste die Eisenbahn gerade für die ärmeren Klassen, für die arbeitenden Klassen zu einer Quelle sozialen und wirtschaftlichen Segens werden. An die großartigste Erfindung dieses Jahrhunderts hat sich von Anbeginn das Bleigewicht menschlicher Dummheit in der Gestalt prohibitiver Tarife gehängt und hat so den Segen der Erfindung nahezu aufgehoben.

Jawohl, prohibitive Tarife! Die Wohlhabenden allerdings, welche ein Billet II. Klasse selbst für 500 km leicht bezahlen, schwelgen in so oberflächlichen Redensarten, wie: „Nach der Er-

findung der Eisenbahn gibt es keine Entfernungen mehr." Ein Billet II. Klasse kostet für 500 km im Schnellzug im Durchschnitt 35 M., also hin und zurück 70 M.; mit Benutzung eines Retourbillets etwa 50 M., eine Kleinigkeit für einen begüterten Mann. In der III. Klasse kostet eine solche Reise mit Retourbillet im Durchschnitt 30 M., immerhin schon eine ziemliche Ausgabe für die auf die III. Klasse angewiesenen Bevölkerungsschichten. 30 M. stellen für viele Personen dieser Klasse einen Wochenverdienst dar! Für die Allerärmsten gehört eine solche Reise in den meisten Fällen zu den Unmöglichkeiten. Retourbillets, diese wesentliche Verbilligung, gibt es nur für die verhältnismäßig wohlhabenden; für die ärmsten Klassen, welche in Norddeutschland in der IV. Klasse fahren, bestehen solche Vergünstigungen eben so wenig wie die Rundreisebillets. Wer den Preis für die III. Klasse erschwingen kann, fährt 1000 km (also eine Reise von je 500 km hin und zurück) mit einem leidlichen Komfort, z. B. im Gebiet der preußischen Eisenbahn-Direktion Berlin, für 30 oder 40 M., und hat dafür das Recht, mit Retourbillets die Schnellzüge, welche ja vielfach die III. Klasse führen, zu benutzen, also dadurch Zeit, Mühe und Geld (für Verzehr u. s. w.) zu ersparen. Wer diese 30 oder 40 M. nicht aufbringen kann, aber dennoch eine aus geschäftlichen oder Familiengründen unaufschiebbare Reise machen muss, ist auf die IV. Klasse, eine menschenunwürdige Klasse bei längerer Fahrt, eine Art von Viehklasse, angewiesen. Er kann keinen Schnellzug benutzen, denn die Schnellzüge führen keine IV. Klasse. Er hat nur das Freigepäck, welches er im Wagen unterbringen kann, darf nicht die 25 k unentgeltlich abgeben, wie der Benutzer der III. Klasse. Er erhält auch kein Retourbillet, sonmuss jedes km voll bezahlen. Ihm kosten die 1000 km, im langsamsten Bummelzug zurückgelegt, gleichfalls im Gebiete der Direktion Berlin: 20 M.! also ein Geldaufwand, der einem mehr als wöchentlichen Verdienst in den ärmeren Schichten gleichkommt.

Im Gebiet vieler Direktionsbezirke stellt sich das Verhältnis für die ärmere Bevölkerung noch viel ungünstiger. Das km III. Klasse, Schnellzug, kostet z. B. bei der königlichen Direktion Köln linksrheinisch 4 Pfg., das km eines Retourbillets 3 Pfg. Ein Retourbillet für eine Gesamtstrecke von 500 km (250 hin und 250 zurück) kostet in der III. Klasse Schnellzug 15 M. Dieselbe Reise kostet in der IV. Klasse im „Bummelzug": 11,7 M.

Die Prämie aber für die den ärmsten Reisenden feindselige Tarifpolitik verdient die großherzoglich oldenburgische Staatsbahn. Dort beträgt der Einheitspreis für das km in der IV. Klasse $2^1/_2$ Pfg., für das km eines Retourbillets III. Klasse $2^3/_4$ Pfg. Ein Reisender, der auf dieser herrlichen Bahn 100 km in der IV. Klasse fährt, hat zu zahlen 2 M. 50 Pfg. und hat kein Freigepäck! Ein Reisender, der mit dem Retourbillet III. Klasse fährt, kann der Eisenbahn die Expedition von 25 k unentgeltlich aufhalsen und bezahlt $2{,}_{75}$ M., also nur 25 Pfg, mehr als sein ärmerer, erbärmlich untergebrachter Mitreisender. Die Oldenburger sind denn auch klug genug gewesen, die IV. Klasse ihres teuren Vaterlandes so wenig wie möglich zu benutzen. 502000 Personen sind dort in der III. Klasse gefahren, aber nur 5431 in der IV. Klasse. Ich nenne ein solches System das Verscheuchungssystem. Die Ausnutzung dieser interessanten IV. Klasse ist die schlechteste, die es überhaupt in Deutschland gibt: nur $3{,}_{21}$ %, während sonst die Durchschnittsausnutzung der IV. Klasse $30{,}_{04}$ % beträgt. Die gesamte Einnahme aus der IV. Klasse betrug in Oldenburg 2817 M. im Jahr! Oldenburg erfreut sich allerdings nur dreier Wagen IV. Klasse; aber die Summe von 2817 M. reicht sicher nicht hin, um auch nur die Zinsen der Anschaffung, die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten und die Traktionsselbstkosten dieser drei Wagen zu bestreiten. Die Brutto-Einnahme eines Wagens IV. Klasse beträgt in Oldenburg mit seinem höchsten Tarif täglich $2{,}_{57}$ M.!

Die Personen-Tarife sind zu hoch. Selbst die Eisenbahnfachleute haben das allmählich eingesehen. Was lehrt denn die ganze Geschichte der „Billetvergünstigungen" anderes, als dass die Kilometersätze, überhaupt die Tarife für die nichtbegünstigten Fahrten zu teuer sind? Das bloße Vorhandensein der IV. Klasse ist schon ein Beweis für die stille Erkenntnis: die Preise für eine menschenwürdige Beförderung sind zu hoch, sind unerschwinglich hoch für die große Masse des Volkes. Obgleich die IV. Klasse für längere Fahrt kaum gut genug für ordentlich gehaltenes Vieh ist, wird sie doch von ungefähr 57 Millionen Menschen benutzt, von weit mehr als die II. und I. Klasse zusammengenommen. Und diese starke Benutzung findet statt, obgleich der Preis, wie wir gesehen haben, keineswegs wesentlich niedriger ist als derjenige der III. Klasse. Selbst die geringste Ersparnis an Geld bestimmt diese 57 Millionen Menschen,

sich in den Viehkästen, IV. Klasse genannt, einpferchen zu lassen. Die amtliche Statistik für 1885/86 belehrt uns aber, dass der Durchschnittspreis des Personen-km in der III. Klasse betrug $3_{,18}$ Pfg., in der IV. Klasse $2_{,10}$ Pfg.

Die Frequenz der IV. Klasse und ihr Verhältnis zu der der übrigen Klassen ist sehr lehrreich für die Gefahr oberflächlicher Verwertung statistischer Zahlen. Nimmt man nur die rohe Endziffer für die IV. Klasse nach der Reichsstatistik, so lautet sie auf nur $20_{,80}$ % aller beförderten Personen. Ganz anders stellt sich diese Ziffer, wenn wir erwägen, dass ziemlich die Hälfte aller deutschen Bahnen überhaupt keine IV. Klasse besitzt, dass ferner selbst auf den Bahnen, wo sie besteht, nur eine beschränkte Zahl von Zügen sie führt. Trotz allen diesen Beschränkungen stellen sich die Frequenzziffern für viele derjenigen Bahnen, welche die IV. Klasse führen, für diese Klasse auf über 50 % aller beförderten Personen! Ich notire z. B. für die: Oels-Gnesener Bahn $59_{,60}$ %, Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn $63_{,94}$ %, Marienburg-Mlawkaer Bahn $64_{,40}$ %, eine gewisse Seitenstrecke der Ostpreußischen Südbahn $64_{,64}$ %, Aachen-Jülicher Bahn $64_{,46}$ %, Breslau-Warschauer Bahn $59_{,93}$ %. Für die Preußischen Staatsbahnen beträgt die Durchschnittsbeteiligung der IV. Klasse 30 %, trotz der beschränkten Zahl von Zügen, in denen sie zugelassen ist.

Auch der Anteil der IV. Klasse an der Einnahme aus dem Personenverkehr ist bei vielen Bahnen ein außerordentlich hoher; er bewegt sich vielfach in den 20 bis 40 und mehr Prozent, übersteigt in mehreren Fällen sogar 50 %.

Wenn die Bahnverwaltung die IV. Klasse in allen Zügen führte, so würden wir erleben, wie das Publikum wegen der zu hohen Tarife zum überwiegenden Teile sich mit dieser menschenunwürdigen Klasse begnügte.

Ferner haben wir als Zugeständnis der Teuerkeit der Tarife die Retourbillets. Die Zahl der Personen, welche mit Retourbillets gefahren sind, betrug $44_{,83}$ % sämtlicher beförderter Personen, nämlich 123 475 238 von 275 540 945!

Dazu ist dann in neuester Zeit die Einrichtung der festen und der kombinirbaren Rundreisebillets gekommen. Ich, der ich so oft von dieser Einrichtung Gebrauch gemacht habe, bin der erste, ihre Nützlichkeit gegenüber dem früheren System der abschreckend teuren

gewöhnlichen Billets anzuerkennen. Aber was sind denn auch die Rundreisebillets anderes als das Eingeständnis, dass eben eine große Zahl von Reisen mit gewöhnlichen Billets überhaupt nicht möglich ist? Die Rundreisebillets werden zum großen Teil zu Vergnügungszwecken, also von nicht ganz armen Leuten benutzt. Wenn nun selbst diesen Klassen eine Erleichterung gewährt werden muss, um ihre Reisen möglich zu machen, wie steht es dann mit dem Tarifsystem für die Massen? Man glaube doch beileibe nicht, daß die Rundreisebillets von den Eisenbahnverwaltungen etwa erfunden worden sind, um selbst mit eigenen Opfern dem geehrten Publikum eine Erleichterung zu gewähren. Nein, sie sind erfunden worden in der ganz richtigen Erkenntnis, dass dadurch die Einnahmen vermehrt werden würden, insofern als dadurch viele Personen überhaupt erst zum Reisen angeregt werden. Welch eine außerordentliche Ausdehnung in Folge der Rundreisebillets das Reisen in den mittleren und höheren Ständen genommen hat, davon wissen die Schweiz, Tirol und Italien zu erzählen. Die uralte, von den Eisenbahn-Verwaltungen zuweilen geübte, aber nicht offen eingestandene Wahrheit: Verbilligung der Tarife ruft einen früher gar nicht vorhanden gewesenen Verkehr hervor und zwar meist in einem Maße, welches den absoluten Verlust durch die Verbilligung an dem ursprünglichen Verkehr weit überragt, — diese Weisheit sehen wir am deutlichsten durch die Rundreisebillets bestätigt.

Außer den Vergünstigungen der Retourbillets, der Rundreise- und Saisonbillets giebt es noch die Abonnementsbillets und die Militärbillets zu Vergünstigungspreisen. Die Zahl aller Reisenden, welche im Deutschen Reich schon jetzt nicht den vollen Tarif bezahlen, sondern irgend welche Vergünstigung genießen, betrug zuletzt rund 54 % aller überhaupt beförderten Personen, also über die Hälfte. Diese Ziffer hat sich seitdem sicher ganz wesentlich erhöht durch die erst seit 1885 eingeführte Ausgabe der kombinirbaren Billets während des ganzen Jahres und überhaupt durch die immer größer werdende Beliebtheit dieser Billets.

„Nun," werden mir die Fachmänner einwenden, „könnte man damit nicht sehr zufrieden sein?" — Zufrieden und unzufrieden. Es freut mich, dass für eine so beträchtliche Zahl von Personen der unsinnig hohe Tarif schon eine Ermäßigung erfahren hat. Aber ich frage: welch ein ungeheurer Apparat ist nötig, um diese Vergünstigungen

herbeizuführen! Welch ein verwickeltes Tarifsystem für die Retourbillets mit ihren unzähligen hemmenden Einschränkungen, verschieden fast auf jeder deutschen Eisenbahn! Welch ein Apparat, diese mit ungefähr 5000 verschiedenen Coupons ausgerüsteten kombinirbaren Billets! Die durch die Ausgabe der kombinirbaren Rundreisebillets notwendig gewordenen Hunderte von Beamten kosten allein mehrere hunderttausend Mark.

Welch eine Fülle von kaum zu übersehenden festen Rundreisebillets! Wäre es da nicht viel vernünftiger, man schaffte zunächst einmal alle diese verwickelten Vergünstigungen ganz und gar ab und führte denjenigen Tarif ein, der sich als Durchschnitts-Tarif aus allen jenen Vergünstigungen und dem ursprünglichen Tarif ergibt? Dieser ursprüngliche Tarif beträgt zum Beispiel für die III. Klasse ungefähr 4 Pfg. pro km. Der wirklich zur Erhebung kommende Durchschnittstarif aber beträgt infolge aller jener verzwickten Vergünstigungen $3_{/18}$ Pfg. Warum legt man also nicht einfach diesen Tarif zu Grunde? Die jetzt mit vergünstigten Billets fahrenden Personen würden eine minimale Erhöhung der Preise erleiden, sie, die doch für eine besondere Vergünstigung eigentlich keinen besondern Rechtstitel geltend machen können. Dagegen würden alle jetzt nicht begünstigten Reisenden (mit Weglassung der $6_{,42}\,\%$, welche auf Abonnementsbillets reisen, noch immer $48\,\%$) eine ganz wesentliche Vergünstigung erfahren. Und alles das ohne Schädigung für die Eisenbahnen, ja aller Wahrscheinlichkeit nach zum Vorteil ihrer Kassen, denn die durch eine allgemeine Herabsetzung der Tarife auf $3_{/18}$ Pfg. neubegünstigten Reisen würden in einem ähnlichen Maße zunehmen, wie die Reisen, welche jetzt mit vergünstigten Tarifen gemacht werden.

Das Verhältnis der begünstigten Personen zu den Unbegünstigten wird noch viel greller, wenn wir bedenken, daß es keinerlei Vergünstigungen für die IV. Klasse gibt, daß also aus den $46\,\%$ Reisenden, welche ohne Vergünstigung reisen, sämtliche Reisenden der IV. Klasse ausscheiden, nämlich $20_{,80}\,\%$. Es werden also von den Reisenden I. bis III. Klasse schon jetzt mit begünstigten Billets befördert $54\,\%$, während den vollen Tarif zahlen müssen 46 minus $20_{,82}$: also circa $25\,\%$. Mithin fahren mehr als $^2/_3$ der in Betracht kommenden drei Klassen schon jetzt mit Vergünstigung, $^1/_3$ ohne Vergünstigung!

Tatsächlich steht es schon jetzt so, daß von den circa $80\,\%$

aller Reisenden, welche in der I. bis III. Klasse reisen, ungefähr Dreiviertel vor jeder Reise einen großen, pfiffigen Schlachtplan entwerfen, wie sie unter Ausnutzung der, im vollen Sinne des Wortes, „Klassen-Tarifpolitik" billiger fahren können, als der gewöhnliche Tarif es bedingt.

Der Unkundige hat keine rechte Ahnung von den kleinen Kriegslisten und Kniffen, welche dabei angewendet werden. Welche Studien des Kursbuches, um bei einer Reise ein paar Mark zu ersparen. Der Reisende hat eben das Gefühl, dass der zu bezahlende Fahrpreis viel zu hoch ist, und jeder ersparte Groschen ist darum ein Triumph. Wer pfiffig ist, kann ganz artige Summen ersparen. Weil z. B. die „billigen" bayrischen Eisenbahnen kein Freigepäck gewähren, dennoch aber an der Ausgabe direkter norddeutscher Billets nach außerbayrischen Gebieten stark beteiligt sind, und man den Reisenden nicht zumuten will, bei einer Reise z. B. von Berlin nach München an der bayrischen Grenze ihr Gepäck umzuexpediren, so wird für ein direktes Billet Berlin-München II. Klasse (Billets III. Klasse gibt es garnicht) folgende Berechnung angestellt. Es wird stillschweigend angenommen, dass jeder Reisende 25 k Gepäck von Berlin bis München aufgibt, und in den Billetpreis werden deshalb die 25 k von Hof bis München zum vollen bayrischen Gepäckpreis ($0{,}_{56}$ Pfg. pro angefangene 10 k und 1 km, also von Hof bis München 3×388 (via Bamberg) $\times$ $0{,}_{56} = 6{,}50$ Mk.) hinzugerechnet. Der erfahrene Reisende nimmt nur ein Billet bis Hof, gibt sein Gepäck nur bis Hof auf, lässt es sich dort herausgeben, expedirt es (Zeit genug ist auf bayrischen Stationen selbst bei Schnellzügen immer) nach München und hat dann mehrere Mark gespart, obgleich er der Eisenbahn mehr Arbeit gemacht hat. Hat er überhaupt kein Übergepäck, so nimmt er natürlich erst recht nur ein Billet von Berlin nach Hof, dann in Hof eins nach München und hat dadurch allein über 5 Mk. gespart! Dieses praktische Hilfsmittel ist auf jeder Fahrt aus den Freigepäck-Staaten nach Bayern (und ebenso nach Württemberg, Baden und Elsass-Lothringen) anwendbar, und ich empfehle es aufs beste.

Ein andres Beispiel! Wer von Berlin nach Greifswald billig fahren will, der nehme sich ein Billet nach dem 31 km weiter gelegenen Stralsund! Ich empfehle dem Vorstand der Fossilien-Abteilung

des Eisenbahn-Zukunftsmuseums dieses Tarif-Kuriosum ganz besonders.*)

Wie notwendig eine vernünftige Tarifreform noch in anderer Beziehung ist, ergibt sich aus der großen Zahl entdeckter und der sicher noch größeren Zahl unentdeckter Betrügereien des Publikums und der Beamten gegen die Eisenbahnen infolge des jetzigen unsinnig hohen Tarifs. Trotz aller kostspieligen Kontrole werden die großartigsten Unterschleife gemacht. Ich erinnere mich aus meiner Heimatprovinz Pommern, dass dort zu Ende der sechziger Jahre ein ganz regelmäßiges Freifahren fast aller der Personen stattfand, welche einen der begleitenden Schaffner näher kannten und ihm von Zeit zu Zeit ein kleines Trinkgeld gaben. Ähnliche Übelstände, dessen mag die Eisenbahn versichert sein, bestehen auch heute noch im ganzen Umfange des Reiches, und jeder Reisende hat Gelegenheit, dergleichen wahrzunehmen. Es herrschen jetzt ganz ähnliche Zustände wie zu den Zeiten des alten Briefposttarifs, wo auch jedes Mittel für erlaubt galt, um die Briefe auf eine etwas billigere Weise zu befördern. Die ganze jetzige Billet-Kontrole, eine Belästigung für die Reisenden und eine stete Gefahr für die Schaffner, ist nichts als der Fluch der bösen Entfernungstarife.

Fast die gesamten Ausgaben für das Zugbegleitungspersonal, nach Abzug eines Gepäckmeisters und Zugführers, können gestrichen werden an dem Tage, an welchem der Einheitstarif eingeführt wird.

Der beste Beweis aber, dass es so nicht länger fortgehen kann, liegt in den kläglichen finanziellen Ergebnissen der jetzigen Tarife. Man vergegenwärtige sich folgendes:

Da ist ein ungeheures industrielles Unternehmen, welches einem der unentbehrlichsten Kulturbedürfnisse Befriedigung gewährt: dem des schnellen Transportes. Das Unternehmen arbeitet nur mit sofortiger Baarzahlung der Kunden, ist vollständig konkurrenzlos, denn kein anderes Transportmittel gewährt eine so schnelle Beförderung, wie die Eisenbahn. Ja auf den allermeisten Linien hat tatsächlich

*) Als jüngst der Abg. Rickert im Preuß. Abg. Hause den Eisenbahnminister auf diese Ungeheuerlichkeit hinwies, wusste der Minister nur die ja allgemein bekannte historische Erklärung zu geben, aber nichts Durchschlagendes dafür beizubringen, warum jenes Kuriosum seit dem Ankauf der Berlin-Stettiner Eisenbahn durch den Staat beibehalten worden.

jede Konkurrenz anderer Transportmittel aufgehört, und der Reisende, der die Eisenbahn nicht benutzen wollte, müsste entweder zu Fuß gehen oder sich ein Pferd oder einen Wagen mieten. Die Bedingungen also liegen so günstig für ein Eisenbahnunternehmen wie nur möglich; der gesunde Menschenverstand und die gewöhnlichste Lebenserfahrung sagen uns, dass ein solches Unternehmen eine ganz außerordentlich hohe Verzinsung erzielen müsste.

Was ist aber die Wahrheit? Es gibt in Deutschland schwerlich ein anderes Industrieunternehmen, welches so klägliche Ertragsergebnisse zu Tage fördert, wie die Eisenbahnen. Die Verzinsung ist zwar noch etwas höher als die der deutschen Staatspapire; aber ist das ein richtiger Zustand für ein großes Industrieunternehmen?! Die deutschen Eisenbahnen haben im Betriebsjahre 1885/86 eine Verzinsung von 4,4 % des gesamten Anlagekapitals ergeben! Wenn eine Prämie darauf gesetzt wäre, ein gewaltiges Industrieunternehmen mit den günstigsten Chancen lediglich durch eine ganz und gar verfehlte Gestaltung der Preise auf die schlechteste Art zu verzinsen, — die deutschen Eisenbahnen würden diese Prämie verdienen!

Das wird meine Antwort sein an die Herren Fachmänner, die da glauben sollten, mich mit ihrer überlegenen Fachweisheit niederschmettern zu können. Mit all eurer Tarifweisheit, mit all euren Billets, welche für eine einfache Reise ein kleines Vermögen, den Vierteljahresverdienst eines Arbeiters erfordern, mit all eurem Flickwerk von Vergünstigungsbillets, mit all eurer Plusmacherei von Entfernungstarifen, mit all euren unzähligen Plackereien der Reisenden, mit all eurer Kontrole, mit all euren „Verbesserungen“ — erzielt ihr nicht mehr als 4,4 % Zinsen des ungeheuren Kapitals, welches in den deutschen Eisenbahnen angelegt ist!

Und trotz dieser erbärmlichen Verzinsung keine Spur der Erkenntnis, dass es so nicht weiter gehen kann! Keine Spur der Erkenntnis, dass man durch ein unsinniges Tarifsystem die Käufer abschreckt, das latente Bedürfnis unterdrückt!

Da hat man ein Arsenal von 12 450 Lokomotiven, das Stück durchschnittlich zu je 49 665 M., zusammen also ein werbendes Kapital von mehr als 564 Millionen M. allein für Lokomotiven stehen. Man hat 20 892 Personenwagen, welche zusammen 157 Millionen

M. gekostet haben. Es gibt 235 548 Stück Gepäck- und Güterwagen für zusammen 694 Millionen M., so dass die Summe aller Betriebsmittel rund 1415 Millionen M. beträgt. Jeder Tag verschlingt an Zinsen für diese ungeheure Summe, bei nur 4 %, ungefähr 155 000 M., gleichviel ob das Betriebsmaterial benutzt wird oder nicht. Dieser Aufwand steigert sich natürlich noch durch die Abnutzung, die auch beim Stillstehen vor sich geht. Und da wird nicht jedes erdenkbare Mittel ergriffen, um dieses werbende Kapital zu einer einigermaßen besseren Verwertung zu bringen!

Das gesamte Anlagekapital (in den Händen des gegenwärtigen Besitzers) betrug für Deutschlands Eisenbahnen 1885/86: $9^3/_4$ Milliarden M. Gelänge es, durch eine wesentliche Verbesserung im Personenverkehr, die Verzinsung auch nur um ein armseliges Viertelprocent zu heben, so würde das schon circa 25 Millionen Mark jährlich Mehrüberschuss ausmachen.

Auf den Schultern der deutschen Eisenbahnminister und Direktoren ruht eine ungeheure politische und volkswirtschaftliche Verantwortlichkeit. Fast 10 Milliarden Vermögen haben sie zum Besten des Volkes zu verwalten —, ich sehe von den wenigen Privatbahnen ab, welche nur das Beste ihrer Aktionäre wahrnehmen —, und was geschieht? Derselbe Personentransporttarif, der seit den Tagen der Väter und Großväter besteht, der schon als Meilentarif zu des alten Fritz Zeiten genau ebenso herrschte, ja schon unter dem Großen Kurfürsten, wird wie ein Heiligtum bewahrt, und trotz allen Vergünstigungen wagt man nicht, ihm offen zu Leibe zu gehen, ihm, der Wurzel des ganzen Eisenbahnelends.

Die Sache wird noch viel toller, wenn man Kosten und Leistungen der jetzigen Betriebsmittel mit einander vergleicht.

Da sind zuerst die Lokomotiven. Wir hatten gesehen, sie kosten allein für die Anschaffung 564 Millionen, jede einzelne Lokomotive im Durchschnitt fast 50 000 M. Sämtliche 12 450 deutsche Lokomotiven haben im Jahr 258 205 544 Fahr-km geleistet! Auf jede Lokomotive kommt also die Zahl von rund 20 000 km jährlich, d. h. in 24 Stunden knapp 60 km, ungefähr so viel wie ein rüstiger Wandersmann in 14—15 Sommerstunden zurücklegen kann! In dieser Weise wirtschaften die deutschen Eisenbahnverwaltungen mit einem Betriebsmaterial, welches 564 Millionen wert ist!

Viel schlimmer steht es mit der Ausnutzung der Personen-

wagen. Ein jeder Personenwagen fährt jährlich nur rund 14 000 km, d. h. in 24 Stunden ungefähr 40 km, also ungefähr den 6. Teil dessen, was jede Postkutsche in 24 Stunden leisten kann!

Und man vergesse nicht: die Abnutzung der Lokomotiven wie der Waggons durch Wind und Wetter gehen ihren Gang auch während der Zeit, in der sie unbenutzt dastehen. Unbenutzt aber stehen sie den allergrößten Teil des Tages da! Man wird vielleicht niemals zu einer idealen Ausnutzung aller Eisenbahnbetriebsmittel kommen wie bei gutbeschäftigten Fabrikmaschinen, welche unaufhörlich im Gange sind. Rechnet man aber auch nur eine $^3/_4$-Ausnutzung als das erstrebenswerte Ziel, so stellen die jetzigen Leistungen der Betriebsmittel ein Verhältnis zu der mindestens notwendigen $^3/_4$-Ausnutzung (bei einer Fahrgeschwindigkeit von 40 km pro Stunde) dar: bei den Lokomotiven von 20000:265000 km, bei den Personenwagen von 14000:265000 km jährlich.

Noch viel dringender aber muss der Ruf nach schleunigster Reform erschallen angesichts der kläglichen Ausnutzung der Personenwagen bezüglich der Besetzung. 976594 Plätze sind vorhanden Will man wissen, wie diese Plätze ausgenutzt worden sind? Im Durchschnitt aller Klassen und Zuggattungen waren von 100 vorhandenen Plätzen eines Zuges nur $24{,}_{25}\,\%$ besetzt, d. h. nicht der vierte Teil! Ich bitte, diese Zahl sich für die Lektüre dieses ganzen Buches einzuprägen. Sie ist eine der wichtigsten, mit denen man überhaupt bei jedem Versuch zur Reform des Personenverkehrs zu tun hat.

Man glaube auch nicht, dass etwa die jämmerliche Ausnutzung der I. Klasse allein wesentlich Schuld daran hat. Dazu ist ja die Zahl der überhaupt vorhandenen Plätze erster Klasse zu gering, um einen starken Einfluss üben zu können. Die klägliche Ansnutzung verteilt sich auf sämmtliche Klassen, wenn auch allerdings mit besonders großem Anteil auf die I. Klasse. Die Besetzung der Plätze betrug von 100 vorhandenen: in der I. Klasse $9{,}_{56}\,\%$, in der II. Klasse $20{,}_{61}\,\%$, in der III. Klasse $25{,}_{96}\,\%$, in der IV. Klasse $30{,}_{04}\,\%$. Man sieht also, wie man sich irrt, wenn man bloß auf den gelegentlichen Augenschein hin meint, die III. und namentlich die IV. Klasse seien ja „mindestens halb voll."

Ob es nicht verlohnte, darüber nachzudenken, wie man von den angebotenen 100 Plätzen die leerbleibenden 90 der I., 80 der II.,

75 der III., 70 der IV. Klasse einigermaßen füllen könnte?! Will ein einziger Eisenbahn-Direktor, oder sie alle zusammen, der ganze Verein deutscher Eisenbahnen, sämtliche Eisenbahnminister Deutschlands, wollen sie etwa die Behauptung wagen, dass schon das Menschenmögliche geschehen sei, um diesen erschrecklichen Zustand der Vergeudung von Anlage- und Betriebskapital zu beseitigen, um die ungezählten Millionen von Menschen, welche gern reisen möchten, aber nicht können, an die 76 leeren Plätze von 100 zu schaffen? Nicht nur nicht das Menschenmögliche, sondern kaum ein schwacher Versuch ist gemacht worden, um dieser Verschleuderung von Nationalvermögen ein Ende zu setzen.

Muss es immer bei dem jetzigen Zustande bleiben, wonach die Einnahme aus dem Personenverkehr nur ungefähr 29 % der gesamten Einnahme der Eisenbahnen beträgt? Dieser Prozentsatz ist heute noch ganz derselbe wie im Jahre 1868! Ein deutlicher Beweis, wie ein dauernd zu hoher Tarif auch dauernd einen geringen Verkehr zur Folge hat. Gelänge es, die Zahl der Reisenden auch nur zu verdoppeln, — für eine Verwaltung, die mit verständigem Tarif wirtschaftet, ein Kinderspiel —, so würde der allergrößte Teil der Brutto-Mehreinnahmen reiner Überschuss sein. Leider hat sich bei den meisten unserer Eisenbahnverwaltungen der Aberglaube festgesetzt: der Personenverkehr ist überhaupt nur eine Last, und sie haben sich in Folge dessen gar keine Mühe gegeben, durch zweckmäßige Tarifreformen in großem Stil die Zahl der Reisenden zu vermehren.

Noch an einem andern Beispiel lässt sich die Unhaltbarkeit des jetzigen Systems nachweisen; an seinen Früchten mögt ihr es erkennen! Welches Weichselzopfes von Überfracht-Tarifen wir in Deutschland uns zu erfreuen haben, habe ich früher nachgewiesen. Auf acht deutschen Eisenbahnen wird Freigepäck überhaupt nicht gewährt, auf den andern nur 50 Pfund. Mindestens ein Gepäckwagen läuft in jedem Personenzuge. Ihn nach Möglichkeit auszunutzen, läge im wohlverstandenen Interesse der deutschen Eisenbahnen. Was ist aber das Ergebnis der unverschämt teuren Gepäcktarife? Dass im ganzen Reichsgebiet im Jahre 1884/85 auf sämtlichen Eisenbahnen zusammengenommen nur die Summe von 8,852,551 M. erzielt wurde. Ist das nicht wahrhaft kläglich? Decken diese noch nicht 9 Millionen M. die Kosten für die Gepäckbureaubeamten, für die Gepäckräum-

lichkeiten, Utensilien, Waggons, Waggonbeförderung und Waggonbegleitung? Ganz sicher nicht! Dabei sind die meisten Gepäckwagen so gut wie ganz leer! Die Eisenbahnverwaltung zwingt den Reisenden förmlich die kleinen Handköfferchen auf. Es mag im Interesse der Leichtigkeit des Reiseverkehrs überhaupt wünschenswert sein, dass die Reisendenwelt lerne, mit wenig Gepäck auszukommen. Im Interesse der Eisenbahnverwaltung aber liegt es ganz gewiss nicht, da sie doch einmal Gepäckwagen laufen lassen muss, von ihrer Benutzung durch unsinnige Tarife abzuschrecken. Ich prophezeie übrigens ein ferneres Sinken der Einnahmen aus dem Gepäckverkehr, wenn das so fortgeht; vielleicht nicht ein absolutes Sinken, aber jedenfalls ein Sinken im Verhältnis zur Zahl der beförderten Personen. Da nämlich die kombinirbaren Billets immer mehr in Aufnahme kommen, die Gewährung von Freigepäck bei ihnen aber ausgeschlossen ist, so wird ein immer größerer Teil der Reisenden lernen, mit Handgepäck auszukommen. Diese Reisenden werden jedenfalls bequemer reisen als die andern, aber die Eisenbahnverwaltungen werden immer schlechtere Geschäfte dabei machen.*)

Habe ich zu viel gesagt, wenn ich behauptete, dass die Gepäcktarife jetzt unsinnig hoch sind? Ein einziger nicht mal allzu schwerer Koffer kommt schon auf eine mäßige Entfernung viel teurer zu stehen als eine dem Gewicht des Koffers entsprechende größere Zahl von Postpacketen, welche nach verschiedenen Richtungen befördert und bis ins Haus des Adressaten geschafft werden. Aufgegebenes Gepäck von 30 k (21 k kosten übrigens genau ebensoviel wie 30 k) kostet auf nur 300 km auf den preußischen Staatsbahnen durchschnittlich 4,5 M. Sechs Postpackete dagegen von je 5 k an 6 verschiedene Adressen kosten nur 3 M. Es ist doch zweifellos, dass die Beförderung der 6 Packete der Post unendlich viel mehr Mühe verursacht, als

*) Dies wurde geschrieben zu einer Zeit, als mir die neueste Statistik für 1885/86 noch nicht zu Gebote stand. Beim Vergleichen finde ich, dass meine Prophezeiung in einem ungeahnten Maße eingetroffen ist: die Einnahme aus Gepäck ist sogar absolut zurückgegangen, von 8 852 551 M. auf 8 803 901 M.! Dabei ist die Zahl der Gepäckwagen gestiegen von 5441 auf 5 556. Da ist es wohl nicht so sehr verwunderlich, wenn bei einer so weisen Tariswirtschaft wie der unserer deutschen Eisenbahnen die Verzinsung abermals zurückgegangen ist, nämlich von 4,60% auf 4,42%.

ein Koffer von 30 k der Eisenbahnverwaltung. In Bayern und im übrigen Süddeutschland ist das Gepäck noch teurer.

Aber es kommt noch besser. *Ein aufgegebener Koffer kostet in vielen Fällen mehr als die Beförderung einer Person.* Die Reise eines Koffers von 50 k kostet im Bereich der Eisenbahndirektion Berlin (und der meisten andern königlich preußischen Bahnen) auf eine Entfernung von nur 300 km: $5 \times 0{,}_{50} \times 300$ Pfg. = $7{,}_{50}$ M. Eine Person, im Gewicht ungefähr gleich 50 k, kostet in der IV. Klasse für dieselbe Entfernung „nur" 2×300 Pfg. = 6 M. Nimmt man das Durchschnittsgewicht eines Menschen höher als einen Centner an, so wird der Unterschied zu Ungunsten des Preises des gleich schweren Koffers natürlich noch größer! Ein Koffer von 75 k (nach der Reichsstatistik Durchschnittsgewicht eines Menschen incl. Handgepäck) kostet auf 300 km 12 M.! Ein Mensch im Schnellzug III. Klasse (mit Retourbillet) fährt billiger: für $10{,}_{50}$ M. Man täte gut, wenn man für seinen Koffer ein — Personenbillet löste! Wer also, wie ich, schon die jetzigen Personenpreise unerträglich teuer findet, der wird ein noch schärferes Urteil fällen müssen über die unverzeihliche Geldschneiderei der Eisenbahnen beim Gepäck, eine Geldschneiderei, welche die Eigentümlichkeit hat, in zwei Beutel zu gleicher Zeit zu schneiden: in den des Publikums und in den der Eisenbahnen.

Wie jämmerlich es jetzt mit der „Füllung" der Gepäckwagen infolge der unsinnigen Tarife steht, beweist folgende Zahl. Die tote Last beträgt bei den Personenwagen ungefähr 76 %, dagegen bei den Gepäckwagen gegen 98 %! D. h. ein Gepäckwagen, der 200 Centner wiegt und 200 Centner Tragkraft hat, enthält durchschnittlich nur 4 Centner Ladung! und das trotz dem Freigepäck von 25 k auf vielen Bahnen. Hier liegt ein deutlicher Beweis vor, wie durch einen sinnlosen Tarif der Verkehr fast auf ein Nichts reduzirt wird. Der bloße Anschaffungswert der 5556 deutschen Gepäckwagen beträgt circa 16 Millionen M., die Zinsen und die Erneuerung doch mindestens $1\frac{1}{2}$ Millionen M., dazu kommen die hohen Traktionskosten, die Expeditionskosten u. s. w. Die sinnlose Tarifpolitik bei dem Gepäck ist um so ärger, als es sich hier kaum um einen neu zu gewinnenden Verkehr handelt, sondern nur darum, daß die schon vorhandenen Reisenden Gebrauch machen von einer ihnen jetzt zu teuren Einrichtung.

Süddeutschland verdient den Preis für den gelungensten Ab-

schreckungstarif für Gepäckfracht. In Süddeutschland kostet der Transport eines größeren Koffers bedeutend mehr als der eines Reisenden III. Klasse! Ein dem Durchschnittsgewicht eines Menschen mit Handgepäck entsprechender Koffer von 75 k kostet in Süddeutschland auf 100 km $4{,}_{50}$ M.; ein Mensch mit einem Retourbillet III. Klasse nur $2{,}_{80}$ M.!

Die Folgen dieses idealen Zustandes sind für Bayern diese. Mit 620 Gepäckwagen sind dort geleistet worden 48 Millionen Achs-km und 212 Millionen Tonnen-km. Die Tragfähigkeit der Gepäckwagen, deren durchschnittliche Ausnutzung für ganz Deutschland doch noch 2 % beträgt, ist in Bayern nur mit 1 % ausgenutzt worden, und die ganze Einnahme der 620 bayrischen Wagen für 212 Millionen Tonnenkilometer hat im Jahre 1885/86 betragen: 1 242 000 M. Es hat also jeder Gepäckwagen in einem ganzen Jahre eingebracht eine Brutto-Einnahme von 2000 M., also täglich ungefähr $5{,}_{40}$ M.! Das Gehalt des einen den Wagen begleitenden Packmeisters allein wird mindestens soviel ausmachen. Auf den gefahrenen Tonnen-km aber kommt an „Einnahme": $^1/_2$ Pfg.! D. h. mit andern Worten: die bayrische Eisenbahnverwaltung *verlangt* für 10 k pro km $^1/_2$ Pfg. (und darüber); der durch solche Forderungen verscheuchte Verkehr bringt ihr aber nur für 1000 k den gewünschten halben Pfennig, und — die Wagen fahren zu 99/100 leer!

Nicht einmal den einfachsten aller Grundsätze der Beförderungslehre beherzigen die Eisenbahnverwaltungen: dass die Preise auf der Eisenbahn die Versuche, eine andere Beförderungsweise vorzuziehen, im Keime zu ersticken haben. Herr Otto Michaelis mag noch so klug reden von der „Konkurrenz", welche sich eine Eisenbahn durch zu hohe Tarife selbst mache, — die Eisenbahnen tun nichts, um sich diese gefährliche Konkurrenz vom Leibe zu halten. Sie ahnen gar nicht, dass sie überhaupt besteht. Dank dem herrlichen Entfernungstarif, aber auch nur Dank ihm, steht es heute in Deutschland so, dass es sich unter Umständen sehr wohl wirtschaftlich lohnt, der Eisenbahn Konkurrenz zu machen, sei es durch Pferdebahnen, sei es auch durch einfaches Fuhrwerk, ja sogar durch die Fußreise. Die Herren Eisenbahndirektoren wissen, wie es scheint, nichts von der ungeheuren Zahl armer Teufel, die für kurze Entfernungen die Fußwanderung

der Eisenbahn vorzuziehen gezwungen werden, und zwar nicht etwa aus besonderer Vorliebe für Fußsport, sondern ganz einfach, weil die Zeitersparnis durch die Eisenbahn in gar keinem Verhältnis steht zu dem dafür verlangten Geldaufwand, der höher ist als der entsprechende Teil des Tagesverdienstes. Da gibt es z. B. eine Sekundärbahn von Ludwigslust nach Parchim (vgl. Reichs-Kursbuch S. 13 b). Sie ist billig genug zu erbauen gewesen (nur circa 40000 M. für das km), aber sie hat mit den teuersten Personentarif, ungefähr 6 Pfg. pro km III. Klasse! IV. Klasse führt sie überhaupt nicht. Dafür fährt sie aber auch mit einer exemplarischen Langsamkeit: die Strecke von Ludwigslust nach Parchim: 26,1 km in 62 bis 68 Minuten. Der Preis für diese Fahrt beträgt in der III. Klasse 1,50 M. Ein armer Teufel wird sich zehnmal besinnen, ob er in 5 bis $5^1/_4$ Stunden diese Strecke zu Fuß laufen, oder ob er 1,50 M. für eine Zeitersparnis von 4 Stunden opfern soll. 1,50 M. bildet in jener Gegend vielfach mehr als den Tagesverdienst eines ländlichen Arbeiters! — Ähnliche Verhältnisse finden sich auf sehr vielen Eisenbahnen, zumal auf solchen, welche keine IV. Klasse führen. Die deutsche Meile kostet in der III. Klasse 30 bis 40 Pfg., und die verzehrt der Arme lieber für die Notdurft seines Leibes, als daß er sie in 15 Minuten verfährt.

Wie hinderlich die jetzigen Personentarife für eine gründliche Beseitigung des Wohnungselends der ärmeren Bevölkerung ist, weiß jeder, der sich mit diesem Stück der sozialen Frage auch nur von weitem beschäftigt hat. In Berlin sind bis jetzt alle Bestrebungen zu einer menschenwürdigen Umgestaltung der wahrhaft gräßlichen Wohnungsverhältnisse der arbeitenden Bevölkerung an den Eisenbahneinrichtungen gescheitert; nicht nur an dem Tarif, sondern auch an der wunderlichen Gewöhnung der Verwaltung, Lokalzüge, Arbeiterzüge so langsam wie möglich fahren zu lassen, während gerade diese Züge mehr als irgend welche andern der größten Beschleunigung bedürfen.

Überhaupt herrscht für den Lokalverkehr, diese Goldgrube für die Großstadt-Stationen, ein sehr schwach entwickeltes Verständnis bei den Verwaltungen. Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn hat sich seit ihrer Begründung durch eine besondere Rücksichtslosigkeit gegen das Publikum ausgezeichnet: ein Billet III. Klasse nach Potsdam ostet 1,10 M., ein Retourbillet 1,6 M. und für gewisse Züge

$1_{,20}$ M., aber immer mit der Beschränkung, daß die Schnellzüge nicht benutzt werden dürfen, während gerade der immer mächtiger anschwellende Vorortverkehr anders als mit Schnellzügen gar nicht mehr ordnungsmäßig bewältigt werden kann. Von einer massenhaften Benutzung, zumal für ärmere Familien von 3 bis 4 Köpfen, ist natürlich bei einem Preise von $1_{,60}$ M. pro Kopf gar keine Rede. Es verdient außerdem hervorgehoben zu werden, daß die Strecke Berlin-Potsdam zu denjenigen gehört, welche mit die teuersten Sätze für die IV. Klasse erhebt: $2_{,22}$ Pfg. pro km! Eine Fahrt IV. Klasse nach Potsdam und zurück kostet $1_{,20}$ M., eine Fahrt in der III. Klasse mit Retourbillet am Wochentag Nachmittag — auch nur $1_{,20}$ M.

Die Verstaatlichung dieser Bahn hat natürlich diese eigentümliche Auffassung von großstädtischem Lokalverkehr verbessert!? — Ach nein, die königlich preußische Eisenbahn-Direktion Magdeburg fordert heute genau dieselben Preise, wie die verehrte Berlin-Potsdam-Magdeburger Privatbahn vor einem Menschenalter.

Dem gegenüber weist man in kurzsichtiger Art hin auf den von Jahr zu Jahr zunehmenden Vorortverkehr Berlins zumal an Sonntagen. Man täusche sich doch nicht über diesen „großartigen Verkehr in die Umgegend". Die Mittelklassen sind es, welche den allergrößten Prozentsatz dieses Verkehrs liefern. Die ärmsten Klassen der Berliner Bevölkerung, diejenigen, welchen ein Atemzug in freier, reiner Luft, der belebende, besänftigende Anblick von etwas Besserem als der stickigen Steinwüste Berlin am allermeisten Not tut, besitzen nicht die Mittel, um sich mit ihrer Familie einen Ausflug in die Umgegend von Berlin zu gönnen, der weiter geht als bis an den Saum des Grunewaldes.

So fährt denn seit zwei Menschenaltern das eiserne Roß durch die Fluren, beladen mit einem winzigen lebenden, nützlichen Gewicht, belastet mit einem ungeheuren toten Gewicht, mit dem von Lokomotive, Tender, Heizmaterial, Personenwagen, Gepäckwagen, mit einem toten Gewicht, dessen Beförderung fast dieselben Kosten verursacht, gleichviel ob 100 Menschen im Zuge sitzen oder niemand. Das tote Gewicht eines Personenzuges, bestehend aus einer Lokomotive mit Tender (ohne Heizmaterial und Wasser), einem Gepäckwagen und 10 Personenwagen, ist etwa folgendes:

Eigengewicht der Lokomotive ca. . . . . 40 Tonnen
11 Wagen à 4,42 Tonnen per Achse, also ungefähr
10 Tonnen per Wagen . . . . . 110 =
Zusammen ca. . . . . 150 Tonnen
gleich 3000 Centner.

Die Zahl der vorhandenen Plätze in zehn gemischten Personenwagen beträgt (19,20 per Achse) $19{,}20 \times 2\frac{1}{4} \times 10 = 432$. Wie wir gesehen hatten, beträgt die durchschnittliche Ausnutzung der Plätze noch kaum 25 %. Mithin sind in einem solchen Zuge durchschnittlich nur 108 Plätze besetzt. Die Reichs-Eisenbahnstatistik rechnet jede Person (incl. Gepäck) zu 75 k. Es beträgt also die Belastung eines solchen Zuges mit lebendem Gewicht: $75 \times 108 =$ 8100 k gegenüber einem toten Gewicht von $3000 \times 50 =$ 150000 k.

Noch ein paar andere Zahlen entnehme ich der amtlichen Statistik des Reichs-Eisenbahnamtes. Der Leser bemühe sich, die deutliche Sprache, welche diese Zahlen reden, zu verstehen.

Das Anlagekapital der deutschen Eisenbahnen betrug:

1882/83	9252	Millionen M.
1883/84	9475	= =
1884/85	9630	= =
1885/86	9742	= =

Zunahme von 1882/83 bis 1885/86 um ca. 5 %.

Die Länge des Bahnnetzes, also auch die Vermehrung der Transportmöglichkeit, wuchs in folgendem Maßstabe:

1882/83 : 34845 km
1883/84 : 35742 „
1884/85 : 36457 „
1885/86 : 37189 „

Zunahme von 1882/83 bis 1885/86 um circa $6\frac{1}{3}$ %.

Die Zahl der Personenwagen wuchs wie folgt:

1882/83 : 20932
1883/84 : 21740
1884/85 : 22240
1885/86 : 22735

Zunahme von 1882/83 bis 1886/86 circa 9 %.

Dazu die Bevölkerungsvermehrung in den vier Jahren ungefähr 2,80 %.

Trotz aller dieser Vermehrung von Anlagekapital, Bahnnetz und Betriebsmitteln (die Güterwagen sind gleichfalls wesentlich vermehrt worden) ist die Einnahme aus dem Personenverkehr von 1882/83 bis 1885/86, in vier Jahren, nur gestiegen von 254 auf 274 Millionen M.; die Einnahme aus dem Güterverkehr von 653 auf 670 Millionen, also zusammen von 907 auf 944 Millionen M., also um nur 4 %; dagegen sind im gleichen Zeitraum die Betriebsausgaben gestiegen von 534 Millionen auf 574 Millionen, also um 7 %! Speziell die letzten beiden Betriebsjahre zeigen ein noch kläglicheres Ergebnis. Trotz der Vermehrung des Anlagekapitals von 1884/85 auf 1885/86 um 140 Millionen, trotz der Vermehrung des Bahnnetzes um 733 km, trotz der Vermehrung der Personen- und Güterwagen um 1803 und 3825, trotz der Vermehrung der Lokomotiven um 365, *hat dennoch die Gesammt-Einnahme abgenommen um* 17 443 000 M. Der Überschuss *hat abgenommen* um 10 406 000 M., die Verzinsung des Anlagekapitals ist *gesunken* von $4_{,60}$ % auf $4_{,42}$ %. Überhaupt ist die Verzinsung des Anlagekapitals in den letzten vier Jahren melodisch herabgesunken nach folgender Tonart:

1882/83 : $4_{,80}$ %
1883/84 : $4_{,81}$ %
1885/84 : $4_{,60}$ %
1885/86 : $4_{,42}$ %.

Wenn das so weiter geht mit dem Tarif aus der Zeit des alten Fritz, oder des Großen Kurfürsten, so werden die Steuerzahler in absehbarer Zeit außer den teuren Tarifen, die sie bei ihren Reisen zu zahlen haben, noch in der Form von Steuerzuschlägen die jetzige Tarifpolitik der deutschen Eisenbahnverwaltungen zu unterstützen haben!

Es verdient bemerkt zu werden, dass die Rentabilität der deutschen Eisenbahnen in den letzten 18 Jahren von $6_{,58}$ % gesunken ist auf $4_{,42}$ %.

Denen aber, welche auf diese erschreckenden Zahlen nichts weiter zu antworten wissen als: das kommt von der Eisenbahn-Verstaatlichung, erwidere ich: selbst *wenn* es daher käme, was durchaus nicht erwiesen ist, so nützt uns diese Erkenntnis nichts, sie bringt uns nicht die Dutzende von Millionen wieder, welche die Nation jährlich verliert. Die Eisenbahnen *sind* doch nun einmal verstaat-

licht, daran iſt nichts mehr zu ändern. Auch die Fortſchrittspartei mit ihrer überzeugten und ſtandhaften Oppoſition wird hieran nichts ändern können; ja ſie kann es nicht einmal mehr ändern wollen. Es handelt ſich alſo darum, aus dem jetzigen finanziellen Elend herauszukommen, und dazu ſehe ich allerdings auf dem weiten Erdenrund kein anderes Mittel, als eine Reform des Transportweſens durch eine grundſtürzende Umwälzung des Tarifs und eine dadurch herbeigeführte Mehreinnahme und Minderausgabe.

VI.

Ungerecht, teuer und ſchlecht.

Worin ſich die Tarifweisheit der Eiſenbahnverwaltung vielleicht am deutlichſten offenbart, das iſt die Behandlung der verſchiedenen „Klaſſen“. Sie ſtuft den Komfort in einer Weiſe ab, von dem man wahrhaftig nicht ſagen kann, daſſ er im Verhältnis von 1 : 2 : 3 : 4 ſteht, und fordert Preiſe, die, einige Schwankungen abgerechnet, genau im Verhältnis von 1 : 2 : 3 : 4 ſtehen. Die III. Klaſſe iſt zweifellos, ſoweit ſich mathematiſche Vergleiche dieſer Art überhaupt ziehen laſſen, mehr als doppelt ſo bequem wie die IV. Klaſſe; die II. Klaſſe jedenfalls mehr denn $^1/_2$ mal bequemer als die III. Ganz abgeſehen von den andern Bequemlichkeitsunterſchieden iſt der Luftraum, welcher dem einzelnen Reiſenden zur Verfügung ſteht, in der IV. Klaſſe geringer als in der III., in der III. geringer als in der II., in der II. geringer als in der I. Dieſer Unterſchied des Luftraums würde ſogar bei voller Beſetzung der Wagen ſtattfinden. Das Verhältnis wird aber ſchreiend ungerecht durch die Verſchiedenheit der wirklichen Beſetzung der Klaſſen. Je größer der Luftraum iſt, welcher den Reiſenden bei voller Beſetzung zur Verfügung ſteht, deſto größer wird er durch die Verſchiedenartigkeit der Ausnutzung der 4 Klaſſen. Auch hier alſo heißt es: wer hat, dem wird gegeben.

Die Ausnutzung beträgt

in der I. Klaſſe $9{,}_{56}\,\%$
„ „ II. „ $20{,}_{61}\,\%$
„ „ III. „ $25{,}_{06}\,\%$
„ „ IV. „ $30{,}_{04}\,\%$

aller in der betr. Klaſſe vorhandenen Plätze.

Die ſchlechte Ausnutzung der I. Klaſſe bringt es alſo zuwege, daſſ das ohnehin vorhandene Plus an Luftraum für einen Paſſagier der

I. Klasse mehr als verdreifacht wird gegenüber dem Reisenden IV. Klasse, und fast verdreifacht gegenüber dem Reisenden III. Klasse, mehr als verdoppelt gegenüber dem Reisenden II. Klasse.

Die Ungerechtigkeit gegen die niederen Klassen zeigt sich außerdem, auch vom Standpunkt des Eisenbahninteresses aus betrachtet, in verblüffender Härte. An totem Gewicht muss die Verwaltung schleppen lassen für einen Reisenden:*)

I. Klasse.	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
2405 k	1115 k	920 k	766 k.

D. h. der Reisende der höheren Klasse beansprucht nicht nur einen ungleich höheren Komfort als der Reisende der niederen Klassen, sondern er verursacht auch eine wesentlich stärkere Belastung des Zuges mit totem Gewicht, erhöht also die Selbstkosten der Verwaltung.

Wie ungerecht das Preisverhältnis der I. zur IV. Klasse ist, ergibt sich recht deutlich, wenn man einander gegenüberhält den Komfort der I. Klasse und den „Komfort" der IV. Klasse; ferner den Umstand, dass der Insasse der I. Klasse Anspruch hat auf Vergünstigung durch Retourbillets, sowie auf Beförderung in Schnellzügen u. s. w. Endlich aber, dass er trotz alledem noch mehr als das Dreifache an Traktionskosten veranlasst! Es ist somit eine bare Ungerechtigkeit, wenn der Reisende der I. Klasse für das km zu zahlen hat im Durchschnitt $8_{,15}$ Pfg., während der Reisende der IV. Klasse $2_{,5}$ Pfg. zu zahlen hat. Ich folgere hieraus aber keineswegs, dass die I. Klasse jetzt zu billig fährt. Ich folgere vielmehr daraus nur, dass die IV. und III. Klasse zu teuer fahren. Der Reisende der I. Klasse, der wirklich die I. Klasse benutzt, hat doch wahrlich keine Schuld daran, dass auf ihn so viel totes Gewicht kommt. Die Schuld daran tragen die „Reisenden" der I. Klasse, welche „nicht da sind". Die Eisenbahnverwaltung vermindert durch die unsinnig hohen, abschreckenden Preise die Ausnutzung der Plätze in der I. und II. Klasse; sie erhöht dadurch die Tara, und es wäre eine doppelte Ungerechtigkeit, den von der I. und II. Klasse wirklich Gebrauch machenden Reisenden für eine Tariftorheit der Verwaltung zu bestrafen. Was er mehr bezahlen sollte, dürfte nichts sein als die Gegenleistung für den größeren Komfort und allenfalls auch für den-

---

**) Das Eigengewicht eines Personenwagens beträgt pro vorhandenen Platz 230 k.

jenigen Teil der Mehrtara gegenüber anderen Klassen, der die unmittelbare Folge des größeren Komforts ist. Aber die unnütze Tara infolge der geringeren Ausnutzung der Plätze fällt der Verwaltung, nicht den wirklichen Reisenden zur Last.

Die Kenntnis, dass die beiden ersten Klassen die ertragsärmsten und kostspieligsten für die Verwaltung sind, ist sogar schon bis in Laienkreise gedrungen. Trotz allen Begünstigungen, an denen die beiden ersten Klassen stets in erster Reihe teilnehmen, will und will ihre Beteiligung am Personenverkehr nicht zunehmen. Das Publikum ist zu verständig, als dass es ohne zwingende Gründe so sinnlose Summen für die Benutzung der Eisenbahnen ausgibt, wie die Verwaltung für gut findet. Die Zahl der in der I. und II. Klasse beförderten Personen ist ganz erheblich zurückgegangen, nicht bloß relativ, sondern absolut. Während 1884/85 befördert wurden in der I. Klasse: 2 355 324 Personen, in der II. Klasse 32 725 853, sind im Jahre 1885/6 nur befördert worden: in der I. Klasse 1 963 646 Personen, in der II. Klasse 30 977 676. „Das lässt tief blicken"!

Zugenommen hat nur der Verkehr der III. und IV. Klasse, nämlich in der III. Klasse von rund 174 415 000 auf 178 539 000 Personen, in der IV. Klasse von rund 56 214 000 auf 57 301 000 Personen.

Es verdient hervorgehoben zu werden, dass die Zunahme des Personenverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen eine ganz klägliche ist. Es wurden befördert:

im Jahre 1884/85: 272 570 488 Personen,
„ „ 1885/86: 275 440 945 „

Die Zunahme beträgt also nur rund 1%. Dagegen hat allein die Zunahme der Bevölkerung in demselben Zeitraum betragen $0{,}70$ %, und die Zunahme der Betriebslänge der Eisenbahnen betrug 37 572 gegenüber 36 779 im Vorjahr, also $2{,}2$ %.

Dass es ausschließlich die Tarife sind, welche den Stillstand oder den relativen Rückgang der Personenfrequenz bewirken, ergibt sich noch aus folgendem Vergleich. Der Tarif für Güter hat sich fortwährend ermäßigt; der Tarif für Personen ist, abgesehen von dem Flickwerk der Vergünstigungsbillets, allzeit derselbe hohe geblieben. Was ist die Folge? Die Zahl der Tonnen-km pro km Bahn hat sich kolossal vermehrt, die Einnahme daraus desgleichen; dagegen hat

sich die Zahl der Personen-km pro km Bahn kaum wesentlich vermehrt, die Einnahme pro km Bahn ist sogar zurückgegangen! Die folgende Tabelle, die ich dem Werke des Regirungsrats (Mitgliedes der Eisenbahndirektion Elberfeld) Franz Ulrich: „Das Eisenbahntarifwesen“ (1886), S. 161, entnehme, macht das noch anschaulicher.

	Das Tonnen-km kostete:	Es kamen auf das km Bahn Tonnen-km:	Die Einnahme betrug auf das km Bahn M.:
1844:	15 Pfg.	31 071	4 026
1850:	$9_{,5}$ „	66 106	6 486
1860:	$7_{,33}$ „	170 705	13 089
1869:	$5_{,16}$ „	388 056	19 641
1879:	$4_{,33}$ „	439 337	19 469.

Mit ganz geringen Schwankungen steht also einer Verbilligung des Tarifs im Güterverkehr eine wachsende Größe des Verkehrs und eine wachsende Summe der Verkehrseinnahmen gegenüber. Man mag noch so sehr den allgemeinen Aufschwung der Kultur, die Wirkungen der Netzdichtigkeit, Zunahme der Bevölkerung mit hinzurechnen, — die Stetigkeit des Verhältnisses von Abnahme des Tarifs und Wachsen der Transportmengen ist doch höchst merkwürdig.

Um so merkwürdiger, weil trotz Aufschwung der Kultur, Wirkung der Netzdichtigkeit, Zunahme der Bevölkerung, das Stehenbleiben der Tarife im Personenverkehr folgenden Einnahmeziffern gegenübersteht.

	Einnahme pro Person-km:*)	Es kamen auf das km Bahn Personen-km:	Die Einnahme betrug auf das km Bahn M.:
1844:	$4_{,50}$ Pfg.	192 077	8 010
1850:	$4_{,53}$ „	146 324	6 654
1860:	$4_{,25}$ „	160 141	7 077
1869:	$3_{,65}$ „	221 169	8 316
1879:	$3_{,52}$ „	196 843	7 051.

Es hat sich also unter der Herrschaft des jetzigen Tarifs in den 35 Jahren von 1844—1879 die Zahl der auf das km Bahn kom-

*) „Einnahme“ bedeutet natürlich noch nicht „Tarif“. Der Tarif ist im Großen und Ganzen in allen Jahren seit 1844 und seit noch länger ganz derselbe geblieben. Dagegen hat die Einnahme pro Personen-km etwas abgenommen, weil einerseits eine stetige Verschiebung in der Benutzung der Klassen nach unten stattfand, andrerseits die kleinen Vergünstigungen der Retourbillets, Rundreisebillets u. s. w. den Durchschnittspreis pro km um etwas erniedrigten.

menden Personen=km kaum irgend wie gehoben, dagegen die Einnahme nicht unwesentlich verringert!

Der Anteil der verschiedenen Klassen an den Einnahmen aus dem Personenverkehr stellt sich wie folgt:

Die I. Klasse, die wie wir gesehen hatten kostspieligste, bringt im ganzen rund 13 422 000 M., d. h. $5_{,07}$ % der gesamten Einnahme aus dem Personenverkehr:

die II. Klasse: 75 023 000 M., d. h. $28_{,36}$ %.
die III. Klasse: 131 052 000 M., d. h. $49_{,55}$ %.
die IV. Klasse: 38 614 000 M., d. h. $14_{,60}$ %.

Finanziell ist also die IV. Klasse fast dreimal so wichtig wie die I., halb so wichtig wie die II., und die IV. Klasse würde ohne Zweifel noch einen ganz anderen Rang einnehmen, wenn sie nicht auf so vielen deutschen Bahnen und in so vielen Zügen ganz fehlte. Die III. Klasse ist ziemlich genau so wichtig wie alle übrigen Klassen zusammengenommen, 10 mal so wichtig wie die I., um ein vielfaches wichtiger als die II. Angenommen: die ganze I. Klasse würde abgeschafft und ginge demzufolge in die II. Klasse mit den Preisen der II. Klasse über, so entstände nur ein Ausfall von ungefähr $4^1/_2$ Millionen, dagegen eine ganz wesentliche Ersparnis durch bessere Ausnutzung des Wagenparks. Man vergegenwärtige sich: es gibt in Deutschland 44 822 Plätze I. Klasse, die ungefähr einem Wagenpark von 2000 Waggons entsprechen. Da die Ausnutzung der Plätze in der I. Klasse ohnehin nur $9_{,56}$ % beträgt, so sind von diesen 2000 Waggons 1 800 ohne weiteres abkömmlich.

Übrigens bin ich nicht dafür, daß die I. Klasse durchweg abgeschafft werde. Sie soll für längere Fahrten, also für Schnellzüge bestehen bleiben, denn es wird bei vernünftigem Tarif wohlhabende Reisende genug geben, welche sich den immerhin doch nur recht mäßigen Komfort der I. Klasse werden gönnen wollen. Ich kann mir den Fall denken, daß bei einem vernünftigen Tarif die I. Klasse zu den bestausgenutzten gehören wird. Die I. Klasse soll weiter bestehen, aber die IV. Klasse muß abgeschafft werden.

Das Verhältnis der vier Klassen zu einander in Bezug auf die Durchschnittslänge der Einzelfahrt und der dafür gezahlten Preise stellt sich wie folgt. Am weitesten fahren naturgemäß die Reisenden der I. und II. Klasse. Man benutzt ja gerade vielfach diese komfortableren Klassen nur wegen der Länge der bevorstehenden Reise.

Außerdem nehmen an der I. und II. Klasse die Schnellzüge teil, was auch einen wesentlichen Einfluß auf die Länge der Einzelfahrt übt. Nun beträgt die durchschnittliche Länge einer Einzelfahrt im deutschen Reiche: **28,80** km. Ein Reisender I. Klasse fährt durchschnittlich: 82,82 km für **6,84** M., II. Klasse 45,02 km für **2,42** M., III. Klasse: 23,05 km für **0,73** M., IV. Klasse: 32,2 km für **0,67** M., und der Durchschnitt aller Klassen und aller Reisenden ergibt als Preis für eine Einzelfahrt im deutschen Reich (die Zahl aller Billets dividirt in die Bruttoeinnahme): **96 Pfg.**

Hieraus folgt zunächst, daß Personen der IV. Klasse durchschnittlich größere Entfernungen zurücklegen, als die der III. Klasse, was wohl so zu deuten ist: je weiter eine Reise, desto lebhafter wird bei dem heutigen Entfernungstarif der Wunsch, desto zwingender die Notwendigkeit, Geld zu sparen; desto mehr Personen werden also gezwungen, sich der Unbequemlichkeit ja der gesellschaftlichen Erniedrigung der IV. Klasse zu unterwerfen.

Noch ein andres folgt aber daraus, etwas, was ich gleichfalls möglichst im Gedächtnis zu behalten bitte: das ungeheuer verwickelte jetzige Billet-System mit seinen hunderttausenden verschiedener Billetsorten, mit seinem ausgeklügelten Tarif, mit allen seinen zum Teil gehässigen Verteuerungen, zeigt als Endergebnis nur: daß eine Einzelreise in Deutschland auch jetzt schon weniger als 1 M. kostet. Die Preise der Billets sind jetzt für eine Einzelfahrt für die

I. Klasse etwas über 6 M.,
II. Klasse etwas über 2 M.,
III. und IV. Klasse unter 1 M.!

Im Einzelnen ist zu dem Kapitel der Klassenungerechtigkeiten noch wiederholt nachzutragen, daß an keiner der besonderen Preisvergünstigungen des Sonntagsverkehrs die IV. Klasse irgend welchen Anteil erhält. Im Eisenbahnverkehr sind die ärmsten Klassen der Bevölkerung wirklich die „Enterbten". Am rücksichtslosesten äußert sich diese Haltung gegenüber den ärmsten Klassen bei den königlich sächsischen Staatsbahnen. Meines Wissens ist dies die einzige Verwaltung, in deren Reglement eine Bestimmung wie die folgende steht: Billets IV. Klasse werden Sonn- und Festtags

nicht ausgegeben! Glaubt man, daß eine solche Bestimmung ganz ohne Einfluß auf das Anwachsen der Sozialdemokratie im Königreich Sachsen geblieben ist?! Dies ist eine Bestimmung, welche als Prüfstein dienen kann für die Beurteilung der Reichseisenbahnfrage. Eine Reichseisenbahnverwaltung würde natürlich eine solche Bestimmung weder für das Reich noch für einen seiner Teile dulden.

Nach allem bisher Ausgeführten brauchte ich eigentlich kaum zu erörtern, daß das Reisen jetzt teuer, zu teuer ist. Ein Blick auf die Zahlen der Verzinsung des Eisenbahnkapitals und der kläglichen Ausnutzung der vorhandenen Plätze genügt, um den Beweis dafür zu liefern. Jeder Leser weiß aber auch ohne all dieses Zahlenmaterial aus seiner eigenen Erfahrung, wie schwer ihm die Bezahlung einer Reise fällt, wenn er nicht zu den vielleicht 10000 ganz Reichen gehört; in welchem Lichte er namentlich bei Reisen mit kurzem Aufenthalt am Ziel den Billetpreis betrachtet, dem sehr gelehrten Herrn Professor Adolf Wagner zum Trotz. Jeder Leser braucht sich nur aufrichtig die einfache Frage zu beantworten: wie viele Reisen würdest du in deinem Leben mehr gemacht haben, wenn ein ganz billiger Tarif bestände? — wie viele Reisen hast du nachweislich unterlassen wegen des zu teuren Tarifs? — um zu begreifen, warum der Zinsertrag so kläglich, warum die Ausnutzung der Plätze so lächerlich gering ist.

Man kann an der Hand der Fahrpreise ja ganz genau den Nachweis führen, welche Arten von Reisen unbedingt bei dem jetzigen Tarif unterbleiben müssen. Welche Familienreisen, welche Vergnügungsreisen gemacht werden, das hängt von Umständen ab, auf welche der Tarif zwar außerordentlich stark, aber nicht ausschließlich bestimmend einwirkt. Dagegen auf die Zahl der Geschäftsreisen wirkt fast ausschließlich der Fahrpreis ein. Den Zeitaufwand bringe ich hierbei nicht in Anschlag, — obgleich ich ihn nicht unterschätze —, weil er allen Reisen gleichmäßig gemeinschaftlich ist. Ich will nur die Geschäfte auf ihre Ausführbarkeit prüfen, für welche der Zeitaufwand kein Hindernis sein würde, weil bei ihnen der sichere oder vermutliche Wert des Geschäftes den Zeitaufwand hintanstellen läßt. Gibt es ja doch sehr viele Geschäftsreisen, die neben dem Geldgewinn auch zugleich eine Ersparnis an Zeitaufwand bedeuten, insofern als sie langwierige schriftliche Verhandlungen durch eine kurze mündliche ersetzen.

Danach läßt sich als Grundsatz aufstellen: jede Geschäftsreise, so notwendig sie auch sein mag, muß unterbleiben, wenn nicht außer dem Zeitaufwand der Billetpreis und die sonstigen Spesen gedeckt werden und noch ein angemessener Geschäftsgewinn übrig bleibt. Es müssen sämmtliche Geschäftsreisen z. B. zwischen Berlin und Danzig unterbleiben, welche nicht allermindestens 32 M. (Preis eines Retourbillets III. Klasse) einbringen. Man kann aber dreist diese Grenze auf 60—75 M. setzen. Denn der Zeitverlust beträgt 24 Stunden, die Spesen doch wohl auch 12 M., und es wird niemand 44 M. bares Geld und einen ganzen Tag (oder zwei Nächte!) opfern, wenn er nicht mindestens 16 M. sicher oder 32 M. vermutlich verdient. Folglich sind alle Geschäftsreisen zwischen Berlin und Danzig zur Abwickelung kleiner Geschäfte jetzt durch den Tarif völlig ausgeschlossen. Die Zahl der kleinen Geschäfte ist aber naturgemäß größer als die der großen Geschäfte. Mit der wachsenden Entfernung wächst beim Entfernungstarif die Wertgrenze, bis zu welcher kein Geschäft persönlich abgewickelt werden kann, d. h. bis zu welcher alle Geschäftsreisen unterbleiben müssen.

Indem ich zum Schluß dieses Kapitels die Leistungen der Eisenbahn schlecht nenne, habe ich dieselbe Verwahrung für mich einzulegen wie im ersten Kapitel. Ich gebe vollkommen zu, daß der Eisenbahndienst in Deutschland (Süddeutschland ausgenommen) fast der beste auf dem Kontinent und in Bezug auf Komfort (zumal für die III. Klasse) wohl der beste in ganz Europa ist. Mein Tadel gegen die deutschen Eisenbahnen trifft fast in allen Punkten in noch verstärktem Grade alle übrigen europäischen Eisenbahnverwaltungen, soweit ich sie kenne. Das Eisenbahnwesen hat eben, durch die Festhaltung des altväterlichen Tarifs, seit 50 Jahren nirgends wesentliche, den Kern des Verkehrs treffende Fortschritte gemacht.

Ich nenne das deutsche Eisenbahnwesen schlecht, weil es verwickelte Tarife hat und das Publikum dadurch verwirrt. Ich nenne es schlecht, weil es nicht genügende Maßnahmen trifft, um die Reisenervosität nach Kräften zu beseitigeu durch Einrichtungen, welche es auch den ungeübteren Reisenden ermöglichen, die allereinfachsten Bedürfnisse des Menschen und des Reisenden ohne herzklopfende Aufregung, ohne langes Suchen und Fragen zu befriedigen. Ich nenne es schlecht, weil es nicht annähernd die Schnelligkeit leistet, welche

es leisten könnte, weil es also den Reisenden einen kostspieligen Zeitmehraufwand verursacht, obgleich dieser Zeitmehraufwand den Eisenbahnen selbst direkt zum Schaden gereicht.

Die deutschen Eisenbahnen sind ungerecht gegen die ärmeren Klassen, sie begünstigen in einer weder finanziell noch sozial zu rechtfertigenden Weise die Reicheren. Sie sind zu teuer und hindern dadurch eine Unzahl von Reisen, deren Wichtigkeit für das Gemüts- wie für das Geschäftsleben nicht leicht überschätzt werden kann. Sie leisten an Komfort, Übersichtlichkeit des Betriebes, Schnelligkeit noch lange nicht das, was geleistet werden muss und ohne irgend welche Mehrkosten geleistet werden kann.

Das ist die jetzige Lage des deutschen Eisenbahwesens.

Sehen wir jetzt zu, wie sie zu bessern ist. Sehen wir zunächst zu, welche allgemeinen Grundsätze für den Personentarif aufzustellen sind, bevor wir zur Entwickelung des neu vorzuschlagenden Tarifs übergehen.

VII.

Wie muss tarifirt werden?

Welches ist der gegenwärtig herrschende Zustand der Tarifirung auf den deutschen Eisenbahnen? Im allgemeinen muss man natürlich sagen: es herrscht der Entfernungstarif, d. h. der Fahrpreis steigt für jede Klasse, auf Grund eines Preises für das einzelne km genau nach der Zahl der zurückgelegten km. Die Eisenbahn räsonnirt über den Grund dieses Tarifs nicht lange mit dem Publikum. Es ist ein halbes Jahrhundert über diese Art der Tarifirung verstrichen; das Publikum selbst hat allmählich vergessen, nach der ratio dieses Tarifs zu fragen; man ist mit ihm geboren und erzogen worden, man denkt auch mit ihm zu sterben und kann sich gar nicht vorstellen, dass es jemals anders sein könnte. Wie sollten da die Eisenbahnen sich groß darauf einlassen, einen Grund für diesen Tarif anzugeben. Nur wenn einmal ein Unzufriedener an dem bestehenden Tarif rüttelt, dann kommen die wohlweisen Fachmänner und „beweisen", dass dieser Tarif der beste in der besten der Welten ist: denn 1) wachsen ja die „Selbstkosten" der Eisenbahnen genau im Verhältnis zur Zahl der zurückgelegten km; 2) wachse die Leistung für den Reisenden genau im Verhältnis zur Zahl der von ihm zurückgelegten km.

Wendet man gegen diese Tarifphilosophie ein: „dasselbe müsste doch auch bei der Brief- und Packetpost gelten, und dennoch gibt es dort keinen Entfernungstarif", so lautet die tiefgründige Antwort: Briefe und Packete einerseits und Menschen andrerseits sind doch zweierlei. Wobei übrigens gleich einzuschalten ist, dass der rohe Entfernungstarif von den Eisenbahnen ja auch auf so tote und den

Packeten und Briefen so gleichartige Gegenstände wie die Gepäckstücke angewendet wird!

Die Eisenbahnverwaltungen sind aber auch gar nicht einmal folgerichtig mit ihrem Entfernungstarif. Es ist schon ganz gehörig Bresche in ihn geschossen worden, ohne dass sie sich dessen bewusst geworden sind. Ist es nicht eigentlich der reine Einheitstarif, dass alle Menschen zwischen 4 und 10, und alle über 10 Jahre vor dem Tarife gleich sind?! Von Leistung und Gegenleistung ist doch sicher keine Rede mehr, wenn ein erwachsener, korpulenter Mann von reichlich 100 k genau nur dasselbe bezahlt wie ein schmächtiges Bürschchen von 15 Jahren und 35 k. In Bezug auf Gewicht herrscht der Einheitstarif für Menschen; für Gepäck herrscht er nicht!

Die Eisenbahn unterscheidet auch insofern nicht Leistung und Gegenleistung, als sie mit wenigen Ausnahmen (für teure Tunnels, Brücken ꝛc.) ganz gleichmäßig tarifirt für schwierige Bahnstrecken wie für leichte, also gleichmäßig ohne Rücksicht darauf, wie hoch die Anlagekosten und die Betriebskosten sind.

Sodann hat man in neuerer Zeit den rohen Entfernungstarif auch insofern durchbrochen, als man Rabatte gewährt. Allerdings sehr merkwürdige Rabatte! Es ist ja ein höchst verständiger Geschäftsgrundsatz, der da lehrt, dass man den Absatz fördert, wenn man größeren Abnehmern einen Nachlass am Einzelpreise gewährt. Was tut aber die Eisenbahn? Sie gewährt ziemlich denselben Rabatt zwei ganz verschiedenen Käufern: den Käufern von wenigen km und den Käufern von sehr vielen; dagegen gewährt sie ihn einer großen Zahl von guten Käufern gar nicht. Sie gewährt einen Rabatt von ungefähr 25 % allen denjenigen, welche mindestens 600 km im Kreise durchfahren; ferner einen Rabatt denjenigen, welche zwar weniger durchfahren, aber sich in einer Art von Kreis bewegen und nach dem Ausgangspunkt zurückkehren; und endlich denjenigen, welche, ganz gleich ob sie viel oder wenig fahren, nach dem Ausgangspunkt zurückkehren und zwar möglichst auf derselben Linie. Welche mystischen Bedingungen des Rabatts! Was liegt in der Kreisbewegung oder in der Rückbewegung auf gleicher Linie, was liegt überhaupt in dem Zurückkehren zum Ausgangspunkt so außerordentlich Verdienstvolles, dass es durch 25—33 % Rabatt belohnt werden muss, während der Reisende, der sich nicht in einem Kreise bewegt und nicht zum Aus-

gangspunkt zurückkehrt, wenigstens nicht innerhalb einer ihm vorgeschriebenen kurzen Frist, den vollen Tarif bezahlen muß? Wer 20 km mit einem sogenannten Retourbillet fährt, erhält 25 % Rabatt; wer aber 2000 km geradeaus oder kreuz und quer fährt und ein Dutzend Verwaltungen mit einem ansehnlichen Stück Geld erfreut, erhält keinen Pfennig Rabatt!

Man sieht, der Entfernungstarif gilt nicht überall, denn 20 km kosten unter Umständen weniger als 17; 600 km weniger als 500, aber diese Abweichung vom Entfernungstarif ist auch danach!

Auch sonst ist der Entfernungstarif schon vielfach durchbrochen, nämlich fast überall da, wo mehr als eine Bahn zwei Punkte verbindet. Handelt es sich um Bahnen verschiedener Verwaltungen, so einigen diese sich sehr flink über den höchsten Preis, den sie beide dem Publikum abnehmen dürfen. Aber auch Bahnen gleicher Verwaltung führen trotz nicht unbedeutendem Unterschied der Entfernung meist den gleichen Tarif für die Verbindung der gleichen Orte ein. Nur die bayrische Verwaltung macht in dieser Beziehung, wie in so vielen andern, eine Ausnahme von der vernünftigen Regel: eine Reise von Berlin über Hof-Regensburg nach München kostet II. Klasse 49,70 M., über Hof-Bamberg 55,60 M. So lange es noch Dumme gibt, welche, ohne dazu gezwungen zu sein, über Hof-Bamberg nach München reisen, kann man der bayrischen Verwaltung nicht allzu sehr zürnen.

Jedenfalls ist es eine Durchbrechung des Entfernungstarifs, eine Durchbrechung des Grundsatzes, daß jeder für jeden km bezahlen soll, den er durchfährt, wenn man auf dem längeren Weg zwischen Berlin und Frankfurt a./M. genau dasselbe bezahlt wie auf dem kürzeren. Und es gibt da Unterschiede der Entfernung für diese Orte bis zu 50 km.

Beim Gepäck herrscht auch schon eine Art von Einheitstarif, aber natürlich zu Ungunsten der Reisenden. Es wird nämlich ein Einheitssatz erhoben für jede 10 k, aber 1 k wird mit demselben Satz bezahlt wie 10 k!

Auch im übrigen herrscht keineswegs der Grundsatz von Leistung und Gegenleistung. Die „Leistung", welche bei jeder Personenbeförderung die Hauptsache ist, ist die der Fortbewegung, also die eigentliche Beförderung. Für diese müßten doch die Tarife wenigstens völlig gleich sein. Sind sie das? Die Verwaltung läßt die

Sache im Dunkeln, indem sie Klassentarife hat, welche einen Schleier über das eigentliche Verhältnis decken. Legt man die IV. Klasse als Ausgangspunkt zu Grunde, — und man wird das wohl um so mehr dürfen, als eine rohere Art der Fortbewegung sich nicht denken lässt, — so würden die höheren Sätze für die III., II. und I. Klasse doch für nichts anderes erhoben werden als für den größeren Komfort. Die notwendige größere Tara gehört eben auch zum Komfort. Kann man aber noch von Leistung und Gegenleistung sprechen, wenn die Verwaltung sich für den bloßen Komfort-unterschied, der zwischen der IV. Klasse und der I. Klasse herrscht, bei einer Fahrt von 12 Stunden mit zusammen 500 km bezahlen lässt das Sümmchen von 30 M.! Also für das unaussprechliche Vergnügen, 12 Stunden lang in einem ziemlich engen Kasten mit 5 andern Menschen zusammen zu sitzen und zwar auf einem gepolsterten Sitz, der mit rotem Plüsch bezogen ist, muss man 30 M. bezahlen; für die Fortschaffung außerdem noch 10 M. Für 30 M. kann man in den feinsten Hotels der Welt auf allen möglichen rotplüschenen Stühlen 2×12 Stunden sitzen und außerden 2×12 Stunden oder länger in einem bequemen Bett liegen, kann alle Annehmlichkeiten moderner Hotels I. Ranges genießen und kann ungefähr 2 Tage vorzüglich verpflegt werden. Aber die Eisenverwaltung macht das alles anders: für das Wichtigste, die Beförderung von Ort zu Ort, nimmt sie 10 M., für den sogenannten Komfort 30 M. Und demjenigen, welcher etwa meint: es geschieht den die I. Klasse benutzenden Reichen ganz recht, daß sie den Komfort gehörig bezahlen müssen, — sage ich: von dem Reisenden, welcher die III. Klasse benutzt, verlangt die Eisenbahnverwaltung 10 M. für die Beförderung, und 10 M. für den Hochgenuss, 12 Stunden auf einer harten Holzbank mit 9 andern Reisenden zusammenzusitzen. Wer jetzt noch nicht einsieht, dass die Eisenbahnverwaltung bezüglich der Preise noch über den Apothekern steht, der kann an dieser Stelle aufhören, dieses Buch weiter zu lesen.

Auch insofern herrscht schon jetzt ein merkwürdiger Einheitstarif, als für Züge von sehr verschiedener Schnelligkeit die gleich hohen Sätze bezahlt werden. Die Schnelligkeit der gewöhnlichen Personenzüge schwankt circa zwischen 20 und 40 km in der Stunde; dennoch herrscht derselbe Tarif. Und der Zuschlag, der für die Schnellzüge erhoben wird, ist ein gleichförmiger für alle Arten von soge-

nannten Schnellzügen. Es gibt aber in Deutschland innerhalb derselben Eisenbahndirektion „Schnellzüge" von 30 km und solche von 60 km in der Stunde. Also auch hier ist von „Leistung und Gegenleistung" im strengen Sinne des Wortes nicht die Rede.

Und nun zu der ratio, welche dem jetzigen Tarifsystem zu Grunde liegt, und zu der Kritik dieser ratio. In einem philosophischen Lande wie Deutschland hat man nur halbe Arbeit getan, wenn man beweist, dass ein anderer Tarif vielleicht praktischer wäre, als der alte. Um den alten Tarif von seinem 50jährigen Thron zu stoßen, muss ich auch den „philosophischen" Beweis führen, dass er unsinnig ist. Und das führt mich auf eine kleine notwendige Abschweifung über die Philosophie des Tarifs.

Wer vor der Erfindung der Eisenbahnen eine Reise machte und sich dazu einer Postkutsche bediente, der musste darauf gefasst sein, seine Ausgaben lediglich für die Fortschaffung wachsen zu sehen mit der zurückgelegten Entfernung. Beim gemieteten oder eigenen Wagen wuchsen diese Kosten zwar auch mit der zurückgelegten Entfernung, aber nicht ganz genau in gleichem Verhältnis. Man bezahlte für einen Wagen, den man auf 10 Tage mietete, nicht ganz genau das doppelte wie für einen auf 5 Tage gemieteten, weil der Vermieter Rabatt gewährte. Er konnte den Rabatt gewähren, weil für ihn selbst die Kosten nicht genau mit der Zahl der Miettage sich vermehrten. Bei den Droschken ist es ähnlich. Bei der Postkutsche dagegen hat von jeher der rohe Entfernungstarif geherrscht. Eine deutsche Meile kostete 6 Sgr., folglich kostete eine 18 Meilen lange Postkutschenreise, z. B. von Danzig nach Stolp, 18×6 Silbergr. = 3 Thlr. 18 Sgr. und dazu womöglich eine Einschreibegebühr. Diese Einschreibegebühr stellte übrigens doch ein Stückchen Einheitstarif dar, denn sie war gleich hoch für den Fern- wie für den Nahreisenden.

Die Postverwaltung sagte sich zwar auch, — denn sie war schon lange vor Stephan nicht ganz dumm —, dass die Kosten einer Postfahrt nicht in ganz geradem Verhältnis mit der Meilenzahl wachsen; aber die Berechnung nach dem rohen Entfernungstarif war die einfachste, und darum blieb es bei ihr Immerhin muss man dem alten Wagenmiete- nnd Postkutschentarif — beide bestehen ja noch reichlich — das nachsagen: die Berechnung nach dem rohen Entfernungstarif ist bei ihnen nicht ganz gerecht, aber sie entspricht

doch insofern einem vernünftigen Prinzip, als wirklich mit der Zahl der zurückgelegten Meilen sich die Selbstkosten vermehren, und weil diese Selbstkosten sich nicht vermindern lassen durch einen Massentransport. Der eigentliche „Hauptwagen" wurde meist voll, und das Fahrgeld für eine bestimmte Strecke musste die Kosten der Fahrt decken. Eine Verminderung dieser Kosten durch Vermehrung der Zahl der beförderten Personen war nicht möglich, einen zweiten Wagen konnte man dem Hauptwagen nicht anhängen, und selbst wenn man es gekonnt hätte, hätten die Pferde des Hauptwagens diese Art von Beiwagen nicht schleppen können. Somit ist es vollkommen richtig, dass man bei einem Transportdienst mit eng beschränkten Leistungen und bei voller Ausnutzung der Betriebsmittel einen Entfernungstarif gelten lässt, — richtig wenigstens vom Standpunkt der Verwaltung unter Berücksichtigung der wachsenden Selbstkosten.

Wie steht es nun mit der ratio des Entfernungstarifs beim Eisenbahnverkehr! Historisch ist er ja erklärlich, wenn auch kaum entschuldbar. Er ist nämlich im Prinzip wie in der Höhe absolut nichts anderes, als der Postkutschentarif und zwar der Postkutschentarif des 18. Jahrhunderts; denn schon im Jahre 1766 kostete ein Platz im Postwagen ungefähr 6 Groschen pro Meile. Die Freunde des historischen Prinzips finden also bei dem jetzigen Entfernungstarif ihre volle Befriedigung.

Eigentlich stammt der jetzige Tarif schon aus der Zeit des Großen Kurfürsten! Nach Stephans „Geschichte der preußischen Post" (Seite 60) kostete um die Mitte des 17. Jahrhunderts die Meile im Postwagen 3 Groschen, außerdem 6 Groschen „Trinkgeld" für jede Station, wodurch die Meile sich ziemlich genau auf 6 Groschen stellte, also genau soviel, wie heute ein Platz der I. oder in Schnellzügen der II. Klasse kostet!

Vom Standpunkt des Reisenden ist natürlich der Entfernungstarif unter allen Umständen sinnlos. Er ist es sowol beim Eisenbahnverkehr, wie beim Postwagenverkehr. Er ist es überhaupt bei jedem Verbrauch von Kommunikationsmitteln, also auch beim Brief- und Telegraphenverkehr Überall da, wo der Wert eines Gegenstandes nicht wächst durch die Entfernung, die seinetwegen zurückgelegt werden muss, ist der Entfernungstarif ein vollständiger Unsinn vom Standpunkt dessen, der die Zurücklegung der

Entfernung verlangt. Der Fehler, der immer wieder begangen wird bei der Betrachtung des Kommunikationswesens, ist der: man verwechselt Meilen oder Kilometer mit Verzehrgegenständen, überhaupt mit Genussmitteln. Man redet sich ein, oder es wird einem eingeredet: zwei Meilen seien doppelt so viel für mich wert wie eine Meile, und 100 km hundertmal so viel wie 1 km. Dies ist blankes Blech. Mit Ausnahme der ganz vereinzelten Fälle, wo in der Zurücklegung des Weges selbst, etwa aus gesundheitlichen Gründen, ein gewisser Wert steckt, — dann aber gewöhnlich auf Schusters Rappen oder hoch zu Ross —, kann als unerschütterlicher Lehrsatz aufgestellt werden: die Entfernung steht in absolut keinem Verhältnis zum Wert einer Kommunikation. Der Wert eines Briefes, eines Telegramms, einer Reise ist vollkommen unabhängig von der Länge des Weges. Ein Brief, der von Berlin Landgrafenstr. 20 nach Berlin Landgrafenstr. 19 geschickt wird, kann über ein Menschenschicksal entscheiden, und ein anderer Brief, der von Konstantinopel nach Jokohama gesandt wird, kann die gleichgiltigste Mitteilung enthalten, gleichgiltig für den Absender, wie für den Empfänger. Vom Standpunkt also des Briefschreibers kann gar kein Zweifel sein an der Notwendigkeit eines Einheitstarifs für Briefe, wenigstens eines Einheitstarifs in Bezug auf Entfernung.

Ganz dasselbe gilt von den Telegrammen. Zwei Telegramme mit derselben Nachricht: „Vater heute gestorben", an zwei Brüder von Berlin nach Leipzig und nach München entsendet, haben, wenigstens für den Absender, denselben Wert. Dieser Wert wird nicht im mindesten berührt durch die Entfernung, welche der elektrische Funke in dem einen oder dem andern Falle durchläuft. Dass auch bei Telegrammen die kürzere Leitung oft das wichtigere, die längere das unwichtigere Telegramm vermittelt, ist zu selbstverständlich, um lange dabei zu verweilen.

Man sieht: beim Briefe wie beim Telegramm liegt der Wert der Sendung in ihr selbst oder doch in Umständen, auf welche die Entfernung gar keinen Einfluss hat, am wenigsten einen wachsenden Einfluss mit der wachsenden Entfernung, einen abnehmenden mit der abnehmenden Entfernung.

Dennoch hat die Post- wie die Telegraphenverwaltung wol aller zivilisirten Länder im wesentlichen jetzt den Einheitstarif angenommen. Sie hat es getan, obgleich die Selbstkosten

zweifellos in einem gewissen Maße mit der Entfernung wachsen: bei Briefsendungen weniger, bei Packeten nicht unbedeutend (schon durch das häufigere Umladen); bei Telegrammen in den meisten Fällen ganz bedeutend, je nachdem ein Telegramm ein oder mehrere Male umtelegraphirt werden muss oder nicht, eine Wahrscheinlichkeit, die mit der Entfernung wächst. Ein Telegramm, welches nicht gerade zwischen zwei entfernten, direkt miteinander „sprechenden" Stationen läuft, kostet oft das doppelte und dreifache und noch mehr an Arbeitsleistung, wie ein Telegramm in die Nähe. Wenn z. B. ein Telegramm von Bütow in Pommern nach Bar im Elsass geht, so findet ein 4 bis 5maliges Umtelegraphiren statt.

Die Postverwaltung hat sich gesagt, dass allerdings die strenge Gerechtigkeit sowol bei Briefen wie bei Packeten und Telegrammen eigentlich einen Entfernungstarif verlange, nach dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung; dass aber die praktischen Vorteile für die Verwaltung in erster Linie, für das Publikum in zweiter, die etwaigen Nachteile des Einheitstarifs so ungeheuer überwiegen, dass man zum reinen Einheitstarif übergehen müsste.

Auch sonst gibt es eine Menge von Transportleistungen im modernen Leben, bei denen der vollkommene Einheitstarif herrscht. Er herrscht zum Beispiel beim Transport von Wasser und Gas: der Tarif für den Gebrauch der Wasser- und Gasleitungen richtet sich ausschließlich nach der Konsummenge, nicht nach der Entfernung, welche die Konsumgegenstände bis zur Wohnung der Konsumenten zu durchlaufen haben. — Ähnliches gilt von der Benutzung des Telephons innerhalb eines Ortes.

Vergleichen lässt sich hiermit das Unfallversicherungswesen auf den Eisenbahnen. Die Versicherungsprämie ist sowol in England wie in Deutschland unabhängig von der Zahl der zurückgelegten Kilometer; sie hängt ab von der versicherten Summe und zum Teil von der Dauer der Versicherung, nicht aber von der Länge der einzelnen versicherten Reise. Und doch wird niemand leugnen, dass die Wahrscheinlichkeit eines Eisenbahnunfalls im geraden Verhältnis zur Länge jeder Reise wächst. Eine Versicherungsprämie nach der Länge einer Reise wäre also durchaus rationell; dennoch hat keine Versicherungsanstalt Wert darauf gelegt, weil die Berechnung dieser Unterschiede mehr Schwierigkeiten und Kosten verursachen müsste, als sie einbringt.

Auch bei der Personenbeförderung gilt der Grundsatz des Einheitstarifs schon an sehr vielen Orten. In zahlreichen Städten Europas wie Nordamerikas bezahlt man für jede einzelne Fahrt innerhalb einer Stadt, gleichviel wie lang oder kurz, in der Pferdebahn oder mit dem Omnibus, einen und denselben Fahrpreis. Leistung und Gegenleistung stehen oft in einem schreienden Missverhältnis zu einander; tut nichts: die Verwaltung findet, dass sie einfacher und somit billiger wirtschaftet mit dem Einheitstarif, und der Reisende hat natürlich nicht das mindeste daran auszusetzen, wenn nur der Einheitstarif selbst niedrig ist. Er findet auch gar keine Ungerechtigkeit darin, denn die kürzeste Pferdebahnfahrt kann ihn an den angenehmsten Ort, sagen wir nach einem Theater, schaffen, die längste nach dem Kirchhof, zu einem Begräbnis.

Ich komme jetzt zu der Eisenbahn und zu der entscheidenden Betrachtung über die vernünftigste Art des Tarifs für den Personenverkehr.

Vom Standpunkt des Reisenden gilt bezüglich der für eine Reise notwendigen Kilometerzahl ganz genau dasselbe, wie in allen übrigen Beispielen. *Der Wert einer Eisenbahnreise steht in absolut gar keinem Verhältnis zu der Zahl der dazu notwendig zurückzulegenden Kilometer.* Der Wert wächst weder mit der zunehmenden Entfernung, noch sinkt er mit der abnehmenden. Die kürzeste Reise kann die wichtigere von zweien, die wichtigste von hundert sein, die ich in meinem Leben mache; die längste Reise die unglücklichste, die geschäftlich, gemütlich, gesundheitlich wertloseste. Man kann von Berlin nach Steglitz fahren und dort ein glückliches Geschäft über 50 000 M. abschließen, und man kann nach Köln fahren und feststellen, dass man dort durch einen Bankrott 100 000 M. verloren hat. Man kann von Berlin nach Potsdam fahren, um seine Braut, — und nach Straßburg fahren, um seine Schwiegermutter zu besuchen, und noch immer ist die Menschheit boshaft und undankbar genug, um zu behaupten, dass der Besuch bei einer Schwiegermutter der Freuden höchste nicht ist. Nicht einmal zum Genuss der Naturschönheiten steht die Zahl der zurückgelegten Kilometer in irgend einem bestimmenden Verhältnis. Wer von München aus nur 100 km nach Süden fährt, der befindet sich in schönster Gebirgslandschaft bei Kufstein, und wer von München 1 500 km nach Nordosten fährt, der befindet sich in der Gegend von Eydtkuhnen, die allerdings aus

nichts als „Gegend“ bestehen soll. Abgesehen von dem wol unwahrscheinlichen Fall, dass ein Arzt jemandem eine längere Reise auf der Eisenbahn als Heilmittel empfohlen habe, lässt sich schlechterdings keine einzige Reise denken, deren Wert durch die größere Entfernung und *nur* durch sie wachse. Es ist mit den Reisen wie mit Briefen ꝛc.: ihr Wert hängt ab von Umständen, welche gar nichts mit Kilometern zu tun haben.

Man könnte sogar soweit gehen zu sagen, dass der Wert jeder Reise ceteris paribus *vermindert* wird durch die Zahl der zurückzulegenden Kilometer. Ganz abgesehen von dem Geldaufwand, der unter allen Umständen mit der Entfernung (durch den Verzehr) wächst, selbst bei einem Einheitstarif, wächst ja auch mit der Entfernung der Zeitaufwand. Von zwei im übrigen vollkommen gleich wichtigen und wertvollen Geschäftsreisen ist jedenfalls die wertvollere die, welche auf dem kürzesten Wege zu bewerkstelligen ist, denn sie erfordert ein geringeres Opfer an Zeit und Geld. Hätten die Reisenden allein zu bestimmen über den Eisenbahntarif, so würden sie ganz vernünftig handeln, wenn sie sagten: jede Reise kostet den und den Einheitssatz; mit jedem mehr zurückzulegenden Kilometer aber erhält der Reisende eine bare Vergütung von so und so viel. Diese Forderung wäre unendlich viel gerechter als die der Eisenbahnverwaltungen, welche mit jedem Kilometer mehr eine größere Zahl von Pfennigen mehr vom Reisenden verlangen.

Leider handelt es sich nicht allein um die Interessen und Ansichten der Reisenden. Wol oder übel, wir müssen auch demjenigen einiges Recht zugestehen, seine Interessen wahrzunehmen, welcher uns die Möglichkeit der Beförderung gewährt. „Leistung und Gegenleistung!“ muss allerdings der Wahlspruch lauten, wenn wir gerecht und vernünftig tarifiren wollen.

„Leistung und Gegenleistung“ würde nun durchaus keinen Entfernungstarif verlangen, wenn wir unter Leistung den *Fahrpreis* und unter Gegenleistung die *Fahrt* verstehen. Wir haben ja eben gesehen, dass die Gegenleistung „Fahrt“ an Wert nicht zunimmt mit der Entfernung, eher das Gegenteil. Eine Fahrt ist ein einheitliches Ding, dessen Wert bald so, bald so ist. Dieser Wert beginnt überhaupt erst, nachdem die Fahrt zu Ende ist; es kommt uns gar nicht auf die *Fahrt*, sondern auf den *Zweck* der Fahrt an.

Die Fahrt ist nur ein Mittel, und meist ein sehr unangenehmes Mittel zum Zweck.

Man kann aber auch unter „Leistung und Gegenleistung“ verstehen: den Fahrpreis, den der Reisende bezahlt, um die Gegenleistung der aufgewendeten Selbstkosten (einschließlich des Geschäftsgewinns) zu decken. Diesen Standpunkt teile ich vollständig. So lange die Eisenbahnen noch nicht in den Händen eines kommunistischen Staates sind, hat der Besitzer Staat vollkommen das Recht, die Selbstkosten einschließlich der Verzinsung oder des Geschäftsgewinns von den Benutzern der Eisenbahnen erstattet zu verlangen. Ganz undenkbar wäre es ja nicht, dass in einer fernen Zeit die Eisenbahnen ganz ebenso betrachtet würden, wie jetzt die öffentlichen Landstraßen, deren Benutzung in neuester Zeit Jedermann ohne Chausseegeld freisteht. Freilich leistet ja die Eisenbahn mehr, als die Chaussee, denn unter „Eisenbahn“ verstehen wir hier doch immer gleich die Beförderung auf den Schienen mit.

Aber soweit brauchen wir nicht in die Zukunft hinauszublicken. Wir haben wahrlich genug daran zu tun, um nur den jetzt herrschenden Zustand zu verbessern, kraft dessen die Benutzung des wichtigsten Verkehrsmittels den meisten Menschen in den meisten Fällen unmöglich gemacht wird.

Welches sind nun die Selbstkosten der Personenbeförderung? Ich habe so ziemlich die ganze Litteratur über diese Frage durchstudirt, aber nirgends habe ich eine irgendwie deutliche Antwort gefunden. Da die allermeisten Eisenbahnen der Güterbeförderung und der Menschenbeförderung zugleich dienen, und da auch die meisten Beamten in beiden Beförderungsgattungen beschäftigt sind, so lässt sich keine genaue Rechnung über die Selbstkosten der Personenbeförderung aufmachen. Wenn also die Eisenbahnverwaltung etwa behaupten wollte, dass der jetzige Personentarif den Selbstkosten entspreche, so wäre darauf zu antworten: das ist eine bewusste Unwahrheit, denn die Selbstkosten kennst du ja gar nicht.

Dass die „Selbstkosten“-Geschichte in Wahrheit nichts mit dem Personentarif zu tun hat, geht schon daraus hervor, dass die Tarife im Großen und Ganzen ja eigentlich auf allen Bahnen dieselben sind, während doch die Selbstkosten außerordentlich verschieden sind! Ein Tarif, der sich auf den wirklichen Selbstkosten aufbaute, selbst wenn es gelänge sie jemals rechnungsmäßig zu er-

mitteln, müsste einen noch viel verwickelteren Weichselzopf darstellen, als den uns bekannten jetzigen. Außerdem würden die Selbstkosten auch sehr verschieden sein für einzelne Strecken auf derselben Linie. Ginge es also strenge nach der Selbstkosten-Utopie, so müsste fast jedes Kilometer einer und derselben Linie verschieden tarifirt werden. Das ist denn doch sogar den auf die Buntscheckigkeit der Tarife so versessenen deutschen Eisenbahnleuten zu toll vorgekommen, und sie haben in der Not nach einer Art von Einheitstarif gegriffen, indem sie nämlich wenigstens jedes einzelne Kilometer derselben Verwaltung gleichmäßig tarifirten. Gott lohne es ihnen! — Die Folge ist allerdings die, dass z. B. die „Selbstkosten" des überflüssig teuren Anhalter Bahnhofs in Berlin mit liebenswürdiger Gleichmäßigkeit und Einheitlichkeit auf jedes Kilometer der ehemals Berlin-Anhalter Bahn verteilt werden, während doch wahrscheinlich der Reisende, der sein Leben lang nur zwischen Delitzsch und Rackwitz hin und her fährt, nichts von der Herrlichkeit der polirten Granitsäulen des Berliner Bahnhofs genießt.

Kann aber die Verwaltung schon nicht einmal die Selbstkosten für die Personenbeförderung im allgemeinen ausscheiden aus den allgemeinen Selbstkosten, — so wenig wie die Selbstkosten bloß für die Güterbeförderung —, so ist es vollends unmöglich zu berechnen, wie hoch sich die Selbstkosten für die Beförderung des einzelnen Reisenden belaufen.

Man vergisst auch immer, dass „Selbstkosten" ein vollkommener Kautschukbegriff ist. Es gibt absolute Selbstkosten und relative Selbstkosten. Die Selbstkosten einer Verwaltung, wie die der Eisenbahnen, können für unsern Zweck doch nur so berechnet werden, dass man sich fragt: In welchem Verhältnis stehen die Selbstkosten zu den Einnahmen? Die Selbstkosten eines vollbesetzten Zuges sind niedrig, die Selbstkosten eines leeren Zuges sind hoch. Das Wort „Selbstkosten für die Beförderung des einzelnen Reisenden" hat bei strenger Prüfung überhaupt keinen vernünftigen Sinn. Wer von dergleichen spricht, besitzt nicht die elementarste Vorstellung vom Wesen des Eisenbahnverkehrs. Wo in aller Welt dient denn die Eisenbahn zur Beförderung des „einzelnen Reisenden", es sei denn bei einem Extrazug? Fahren denn die einzelnen Reisenden jeder in einem Extrazug? Ich bin auf jeder Reise ein einzelner

Reisender, aber ich bin noch nie in einem Extrazug ganz für mich allein gefahren.

In dem Kapitel „Die Selbstkosten" wird diese Betrachtung fortgesetzt und vertieft werden. Hier genügt es zu sagen: da die Eisenbahn eine Anstalt ist zum Transport von Massen, auch von Massen von Menschen, und da eine Vermehrung dieser Massenbeförderung bis zu gewissen Grenzen möglich ist ohne Vermehrung der Betriebskosten — also durchaus abweichend vom Postkutschenverkehr —, so ist jeder Versuch, die „Selbstkosten für den einzelnen Reisenden" zu berechnen, der ein Teil eines Massentransports ist, ähnlich dem schon einmal zum Vergleich angezogenen Versuch des Zählens eines mit Flöhen gefüllten Sacks.

Die „Selbstkosten" sind aber um so weniger irgendwie als Grundlage für die Tarifirung zu benutzen, als sie nicht mit der Zahl der von dem einzelnen Reisenden zurückgelegten Kilometer wachsen. Sie wachsen nicht einmal beim Extrazug im geraden Verhältnis zur Kilometerzahl. Ein Extrazug, der 500 km fährt, verursacht nicht annähernd 5mal soviel Selbstkosten wie ein Extrazug, der nur 100 km fährt. Bei einem Zuge aber, in welchem ein „einzelner Reisender" sitzt nebst hundert andern Reisenden, ist von irgend einem nachweisbaren Verhältnis zwischen Selbstkosten der Verwaltung und Zahl der von dem einzelnen Reisenden zurückgelegten Kilometer nicht entfernt die Rede. Es macht nicht den geringsten berechenbaren Unterschied in den Selbstkosten, wenn ein Reisender betrügerischer Weise zu einer Fahrt von Berlin nach Köln nur ein Billet von Berlin nach Spandau löst, in Spandau ruhig sitzen bleibt und es auf irgend eine Weise, vielleicht durch Einverständnis mit dem Schaffner, ermöglicht, die Reise bis nach Köln zu machen. Er entzieht dadurch allerdings der Eisenbahn den von ihr verlangten Betrag für die Fahrt von Spandau nach Köln*); aber

*) Es ist übrigens der Fall denkbar, dass die Eisenbahn durch einen solchen Betrug noch etwas verdient. Wenn nämlich der Betreffende die Reise nach Köln überhaupt nur gemacht hätte, falls er des Einverständnisses mit dem Schaffner sicher war, andernfalls aber nicht einmal bis Spandau gefahren und sein Billet bezahlt hätte, so hat die Eisenbahn durch diesen Betrug den vollen Fahrpreis des Billets Berlin-Spandau gewonnen, und ein Schaden ist ihr dadurch nicht erwachsen.

er erhöht nicht im mindesten die Selbstkosten der Verwaltung für den Zug von Berlin nach Köln. Man vergisst eben meist bei der Betrachtung solcher Fragen, daß der Zug von Berlin nach Köln ja nicht des einen Reisenden wegen fährt, sondern doch so zu sagen auch der andern Reisenden wegen, und zwar nicht bloß der Reisenden von Berlin nach Köln, sondern auch aller derjenigen, welche auf den dazwischen liegenden Stationen einsteigen und vielleicht nur bis nach Düsseldorf fahren.

Und wenn Jemand, mit einem giltigen Billet von Berlin nach Köln versehen, unterwegs aussteigt und sein Billet verfallen lässt, so vermindert er dadurch die Selbstkosten der Verwaltung auch nicht um einen Pfennig.

Natürlich beruht diese ganze Ausführung auf der Annahme, dass der „einzelne Reisende" nicht einem andern einzelnen Reisenden den Platz versperrt. Man wendet gewöhnlich ein: der Reisende, welcher mit einem Billet „Berlin-Spandau" bis Köln fährt, schädigt die Verwaltung dadurch, dass er einen andern hindert, von Berlin nach Köln zu fahren. Es gibt nämlich immer noch naive Gemüter, welche keine Vorstellung davon haben, dass von 100 Plätzen überhaupt im Durchschnitt 76 und von 100 Plätzen I. Klasse 90 leer sind. Es hat noch gute Wege damit, bis ein mit einem Billet Berlin-Spandau bis Köln Fahrender irgend einen andern verhindert, auch nach Köln zu fahren! Sucht sich der Betrüger gar einen Platz in der I. Klasse aus, so hat er das beruhigende Bewusstsein, dass selbst bei der Durchschnittsbesetzung der I. Klasse und für den Fall, dass in dem Zuge im gangen 30 Plätze I. Klasse sich befinden, noch immer 26 Plätze für jenen unglücklichen Reisenden übrig bleiben, dem er angeblich „den Platz wegnimmt"!

Die rohe Tarifirung nach der Entfernung wäre aber auch dann eine schreiende Ungerechtigkeit, wenn es wahr wäre, dass der einzelne Reisende die Selbstkosten vermehrte, und zwar vermehrte in irgend einem Verhältnis zu der von ihm zurückgelegten Entfernung. Unter keinen Umständen vermehrt er sie genau im Verhältnis zu der Zahl seiner Kilometer. Ein außerordentlich großer Teil der „allgemeinen Kosten", namentlich die für die Verzinsung der Bahnhofsanlagen, ist ja ganz unabhängig von der Zahl der Kilometer, die ein einzelner Reisender zurücklegt. In dem Kapitel „Selbstkosten" werden wir noch eine Menge andrer Kosten kennen lernen, die nicht

nur nicht durch die Länge der Einzelreise, auch nicht einmal durch die Länge der Zugfahrt vermehrt werden, sondern die gerade mit der wachsenden Zahl der Kilometer bei gleicher Zeitdauer der Fahrt abnehmen.

Es ist und bleibt eine bare Unmöglichkeit, die Selbstkosten für den Personenverkehr zu berechnen; eine Unmöglichkeit, sie auch nur für einen einzigen Zug zu berechnen; vollends eine Unmöglichkeit, sie für den einzelnen Reisenden zu berechnen. Das Einzige also, was man tun kann und muss, ist, die „Selbstkosten", gleichviel, wie hoch man sie ansetzt, tragen zu lassen durch die Gesamtzahl aller Reisenden und dabei nur darauf zu achten, dass die niedrige Summe, die dadurch als Selbstkostenanteil auf den Einzelnen fällt, nicht in gewissen Fällen auch noch zu hoch sei.

Die einzigen Selbstkosten, die in Betracht kommen können, sind diejenigen, welche dargestellt werden durch das Verhältnis von notwendigen Ausgaben und möglichen Einnahmen. Sowie man anders verfährt, kommt man zum Unsinn. Es lässt sich der Fall denken, dass die Tarife so sehr erhöht würden, dass der Verkehr wesentlich geringer würde, als er es ohnehin ist. Die unvermeidlichen Selbstkosten würden allerdings, wenn der Verkehr ganz bedeutend abnähme, um ein weniges verringert werden; aber der größte Teil der Selbstkosten würde nach wie vor erwachsen: Verzinsung für die Bahnanlagen, Abschreibungen, Verwaltungspersonal und sonstige General-Unkosten, Bahnbewachung 2c. 2c. Sowie der Verkehr wesentlich abnähme, müsste man ja, wenn man auf derselben Tarifpolitik beharrte, die Tarife abermals erhöhen, d. h. man müsste unter die geringere Zahl von Passagieren die „Selbstkosten" verteilen, und so fort in infinitum. Die Verscheuchung der Reisenden durch hohe Tarife erhöht eben zugleich die Selbstkosten, d. h. sie verschlechtert das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen. Die jetzigen unsinnigen Tarife haben es glücklich dahin gebracht, dass die deutschen Eisenbahnen nicht weniger als $56{,}38\,\%$ der gesamten Einnahmen für den Betrieb ausgeben! Die absolute Summe dieser Ausgaben wird man allerdings durch zweckmäßige Reform auch vermindern können. Die Hauptsache aber bleibt, dass ihre relative Höhe gemindert werde, und das muss natürlich in erster Linie durch Ver-

mehrung der Einnahmen geschehen, d. h. durch Zulassung des jetzt verscheuchten reiselustigen Publikums.

Was man jetzt „Selbstkosten" nennt, könnte durch eine mathematische Formel so ausgedrückt werden:

$$(a + x)\ y = \text{Unendlich} - z,$$

wobei a die unumgänglich nötigen, x die entbehrlichen Betriebsausgaben, y die Tariftorheit der Verwaltung, z den durch x und y verursachten Ausfall an sonst sicheren Einnahmen bezeichnet.

Das Einzige, was die Fachmänner noch allenfalls für ihren Tarif anführen könnten, wäre dieses: „er beruht auf einer 50jährigen Erfahrung". Wäre dies wahr, so würde ich mich in schuldiger Ehrfurcht vor einem so altersgrauen und „erprobten" Tarif beugen. Es ist aber ganz und gar nicht wahr! Der heute zu Recht bestehende Personentarif ist nicht die Frucht irgend einer fachmännischen Erfahrung, sondern er ist der Notbehelf gänzlich unerfahrener Menschen gewesen, durch blindes Umhertasten „gefunden" und seitdem ohne jede Berücksichtigung von Erfahrungen unverändert gelassen. Den Fachleuten, die mir einwenden möchten: in Tarifsachen sei die größte Vorsicht, das sorgsamste Experimentiren nötig, — erwidere ich einfach: haben denn an der Wiege des jetzt herrschenden Tarifs irgend welche Vorsicht, irgend welches sorgsame Experimentiren als Paten gestanden? Keine Spur davon! Als die Eisenbahn in Deutschland eingeführt wurde, hat man sie für nichts weiter gehalten als für eine neue Art der Postkutsche und hat getreulich denselben Tarif für die Eisenbahn bestehen lassen, wie für die alte Postkutsche. Jawol, meine verehrten Herren Fachmänner und du, verehrtes Publikum, welches du die Eisenbahnen für die herrlichste Errungenschaft des Jahrhunderts hältst: der Tarif, der heute für die Personenbeförderung gilt, stammt aus der Zeit des alten Fritz! Schon zu dessen Zeiten kostete ein gepolsterter Platz in der Postkutsche 6 Silbergroschen. Und dieser Preis bestand auch im Jahre 1838, als die Eisenbahn von Berlin nach Potsdam eröffnet wurde. Man hatte noch keine Erfahrungen und lehnte sich deshalb einfach an den Tarif der Postkutsche an. Der Platz in der Eisenbahn, welcher am meisten einem Platz in der Postkutsche entsprach, also ein Platz der I. Klasse, erhielt denselben Tarif wie ein Platz in der Postkutsche: 6 Sgr. für die Meile, unter Umständen sogar noch etwas mehr, — und nach diesem Platz wurden die mit geringerem Komfort ausgestatteten

Plätze abgestuft. Und so ist es geblieben in allen diesen 50 Jahren! Der jetzige Tarif hat nicht die geringste Basis der Erfahrung aus dem Eisenbahnwesen geschöpft. Er ist ein Postkutschentarif, kein Eisenbahntarif.

„Ja, aber dieser Tarif hat sich doch bewährt!" Hat er? Ich bestreite das durchaus. Er hat sich ungefähr so bewährt, wie sich der Postkutschentarif bewährt hat: es ist mit ihm möglich gewesen, dass eine gewisse Zahl von Menschen überhaupt reisen konnte. Das ist schon zur Postkutschenzeit möglich gewesen. Aber was dieser Tarif nicht ermöglicht hat, das ist eine gewaltige Steigerung des persönlichen Verkehrs unter den Menschen über den einmal erreichten Beharrungszustand hinaus. Was er direkt verhindert, das ist die gewinnbringende Ausnutzung des kostspieligen Betriebsmaterials. Wie wagt man es, einen Tarif zu verteidigen, der noch niemals der Feuerprobe des Vergleichs und des Experiments unterworfen worden ist! Nur zwei „Experimente" sind gemacht worden: einmal die 50jährige Aufrechterhaltung und dann die Durchlöcherung durch ein Heer komplizierter kleinlicher Vergünstigungen. Was ist das Ergebnis dieser sogenannten Experimente? 1) Die Verzinsung der Eisenbahnen ist eine klägliche und eine stetig sinkende; 2) die Ausnutzung des vorhandenen Betriebsmaterials ist eine lächerlich geringe.

Wagt Jemand im Ernst zu behaupten, dass der Tarif von 8 Pfg. pro km I. Klasse, der seinerzeit ohne jedes Experiment, wie die Losnummer aus dem Rade, gegriffen wurde, derjenige sei, bei welchem sich die beste Verzinsung des Anlagekapitals ergibt? Das darf nur derjenige behaupten, der auch Versuche mit anderen Tarifen gemacht hat! Nun, sie sind ja zum Teil gemacht worden, und überall da, wo sie gemacht worden sind, haben sie die Unrichtigkeit des jetzigen Tarifs ergeben. Überall, wo Vergünstigungen, Verbilligungen eingeführt worden sind, haben sie eine außerordentliche Steigerung der Einnahmen zur Folge gehabt.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich von jeher viel weniger den Reformen zugänglich erwiesen, als die Postverwaltung. Schon lange vor Einführung des Groschenportos hatte die preußische Postverwaltung praktische Versuche mit Tarifreformen gemacht. Sie hatte sich niemals eingeredet, dass der jeweilig herrschende Tarif der beste, der einzig richtige sei, wie das augenscheinlich die Eisenbahnverwaltungen tun. Sie hätte mindestens dasselbe Recht dazu gehabt, denn

auch bei den früheren hohen, aber nicht gerade prohibitiven Tarifen warf die Post einen anständigen Überschuss ab. Dennoch hat sie sich dazu verstanden, eine großartige Tarifreform einzuführen, und erst jetzt lässt sich durch Vergleichung der Leistungen und der Einnahmen behaupten: der jetzige Tarif ist besser als alle früheren. Ob er der einzig richtige ist, ob er überhaupt der möglichst beste ist, das wage ich nicht zu sagen. Es lässt sich wol denken, dass bei einem anderen Tarif, bei einem noch niedrigeren oder bei einem vielleicht etwas höheren die Überschüsse noch höhere werden können. Aber ehe man einen Tarif nicht im Kreuzfeuer der Versuche erprobt hat, hat man nicht das geringste Recht, Angreifer des Tarifs durch den Hinweis auf seine „Bewährung" zurückzuweisen. Das Einzige, was sich von dem jetzigen Eisenbahntarif mit vollem Recht rühmen lässt, wäre etwa dies: er scheint der allergeeignetste, um von 100 angebotenen Plätzen 76 leer zu lassen und um 10 Milliarden Anlagekapital mit einer stetig sinkenden Verzinsung, im Augenblick $4{,}_{42}$ %, zu verwerten.

Es gibt keinen andern Weg, um aus dem jetzigen Notstand herauszukommen, als eine vollständige Umkehr. Mit Palliativmittelchen ist nichts mehr zu erreichen. Man hat ja auch so ziemlich schon jede Tarifkurpfuscherei versucht, die nur möglich ist, unter sorgsamer Wahrung des falschen Prinzips der Berechnung nach der Kilometerzahl. Man hat Prämien da erteilt, wo gar keine besondere Leistung des Reisenden gegenüber der Verwaltung vorlag: man hat Retourbillets mit 25 % geschaffen auch für die kleinsten Strecken und hat mit diesen Retourbillets die Billetverkaufstellen in unerhörter Weise belastet, hat die Abrechnung erschwert und hat Anlass zu allerhand Schwindeleien gegeben, die sonst unmöglich gewesen wären. Es sind sogar ganz neue Arten von Verbrechen, unter anderen auch Betrug, durch die Retourbillets geschaffen worden: nach der Entscheidung des Reichsgerichts hat man nicht das Recht, die bezahlte Anweisung auf die Zurücklegung einer gewissen Kilometerzahl käuflich an einen Andern zu überlassen, und dieser Andere darf diese rechtmäßiger worbene Anweisung nicht benutzen. Man hat unter dem Jubel der Reisendenwelt Rundreisebillets eingeführt. Man führt jetzt in Östreich die Rabattbillets bei längeren Strecken ein. Aber wie sie auch heißen mögen, alle diese Kurpfuschereien, — sie rühren nicht an der albernen Voraussetzung, dass der Wert einer

Reiſe wachſe mit der Zahl der Kilometer, auf denen man geſchüttelt wird.

Vereinheitlichung und Verbilligung muſſ der Ruf werden, mit dem der Kampf gegen den alten Tarif zu führen iſt. Eine Reiſe iſt eine Reiſe und weiter nichts, und da die Verwaltung ſich nicht nach dem ihr unbekannten Zweck und Wert der Reiſe bezahlen laſſen kann, ſo hat ſie die eine Reiſe wie die andere zu betrachten. Und außerdem iſt eine Reiſe ohnehin ein ſo teures Ding, daſſ man es nicht ohne Not durch einen übertrieben hohen Billetpreis noch verteuern darf. Der beſte Tarif iſt derjenige, bei dem die Verwaltung mit dem einfachſten Verwaltungsapparat die größten Reineinnahmen erzielt. Kein lebender Menſch mit fünf geſunden Sinnen wird das von dem jetzigen Tarif behaupten können.

VIII.

Der Einheitstarif der Zukunft.

Nach drei Hauptrichtungen sind wesentliche Reformen im Personenverkehr notwendig und möglich: *Verminderung des Geld-, des Zeit-, des Kräfteaufwandes.* Mit diesen drei Widerwärtigkeiten ist jede Reise behaftet und wird es bleiben bis ans Ende aller Dinge. Beseitigt können sie nicht gänzlich werden, nur vermindert Die Eisenbahn hat es nicht in der Gewalt, den Anreiz zum Reisen unmittelbar zu steigern, außer etwa durch die Erschließung neuer Gegenden. Sie kann nichts tun, als die Hindernisse des Reisens zu vermindern und dadurch allerdings mittelbar die Reiselust zu steigern.

Obenan steht die Reform des Fahrpreises. Daß nur ein Einheitstarif den Forderungen der Vernunft und der Gerechtigkeit entspricht, hatten wir im vorigen Kapitel gesehen. Daraus folgt nun aber noch nicht, daß jeder Reisende absolut dieselbe Summe bezahlen soll, wie jeder andere; denn trotz dem allgemeinen Grundsatz, daß der Wert einer Reise nicht von der Zahl der zurückgelegten km abhängt, walten zwischen den Reisearten Verschiedenheiten, die mit Geld aufgewogen werden müssen. Das Einzige, was der Reisende von der Eisenbahn zu beanspruchen hat auf Grund des Einheitstarifs, ist die Fortschaffung auf eine menschenwürdige Weise. Die IV. Klasse ist menschenunwürdig und muß ohne weiteres abgeschafft werden. Sie wird in Zukunft zur Unterbringung von Vieh, als Güter- oder Gepäckklasse benutzt werden können. Da es nur 2 792 Personenwagen IV. Klasse gibt (von zusammen 22 735), so ist das keine allzu schwierige Operation.

Den Ausgangspunkt der Tarifirung hat also *die III. Klasse*

zu bilden. Der Einheitstarif für diese muss der Tarifirung der andern Klassen zugrunde gelegt werden.

Nun wirft sich natürlich sofort die Frage auf: müssen überhaupt Klassenunterschiede auf der Eisenbahn bestehen? Bei vielen andern Fahrzeugen gibt es keine Klassenunterschiede: manche Dampfschiffe, besonders auf kleinerer Fahrt, die meisten Pferdebahnen und Omnibus, auch die meisten Postwagen kennen keine Klassenunterschiede. In technischer wie in finanzieller Beziehung wäre es zweifellos vorteilhafter für die Verwaltung, wenn sie es nur mit einer einzigen Klasse zu tun hätte. Nichts trägt mehr zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel bei, als wenn sie gleichförmig sind. Ein Zug, der aus einer Wagenklasse besteht, lässt sich besser füllen, erfordert also weniger Betriebsmittel als einer mit mehreren Klassen. Es lässt sich also als Ziel wol ins Auge fassen, was in Nordamerika ja schon nahezu durchgeführt ist: eine Wagenklasse für alle Reisenden.

Die sozialen Verhältnisse in Deutschland ermöglichen einstweilen noch nicht die Einheitlichkeit der Klassen, so sehr auch ich sie wünsche. Ein so niedriger Einheitstarif, wie ich ihn für die III. Klasse vorschlage (25 Pfg., 50 Pfg. und 1 M.) reicht allein einstweilen selbst bei großer Frequenzsteigerung nicht hin, um eine genügende Rente zu erzielen. Den Tarif aber, den ich für die II. und I. Klasse vorschlage, auch auf die III. Klasse anzuwenden, halte ich für unzulässig. Ich halte die Preise von 2 und 6 M. für kleine Börsen für viel zu hoch, und ich glaube, ich kenne die kleinen Börsen aus eigener Erfahrung besser, als die Herren Eisenbahnminister und Eisenbahndirektoren.

Ich schlage also vor, einstweilen drei Klassen beizubehalten. Über die Einrichtung dieser drei Klassen in einem späteren Kapitel.

Als Grundsatz muss gelten, dass alle drei Klassen den Anspruch auf die gleiche Schnelligkeit der Beförderung haben. Die ärmere Bevölkerung darf nicht unter einer technischen Rücksicht der Verwaltung leiden, welche sich gegen das Einstellen der III. Klasse in Kourirzüge sträubt, weil sie dadurch den Zug zu lang zu machen befürchtet. Wird ein Zug zu lang, so muss er in zwei Teile zerlegt werden; aber darum, weil jemand nur das Geld für die III. Klasse aufbringen kann, darf er nicht noch obendrein mit einem Verlust an Zeit bestraft werden.

Hieraus folgt, daſſ ſämtliche weit fahrende Schnellzüge drei Klaſſen zu führen haben. Lieber würde ich die II. Klaſſe in gewiſſen Zügen ausfallen laſſen als die III. Wer Geld genug hat für die II. Klaſſe, hat eher Geld auch für die I. Klaſſe, als der gewöhnliche Inſaſſe der III. Klaſſe den Mehraufwand für die II. übrig hat. Das Einzige, was ich daneben vorſchlagen möchte, iſt folgendes: auf den großen Durchgangslinien laſſe man täglich einen bis zwei Züge ſchnellſter Fahrart, ſogenannte Blitzzüge (aber wirkliche Blitzzüge) fahren, welche weſentlich zur Verbindung der Hauptverkehrszentren und namentlich zur Beförderung der Poſt dienen. Es müſſte zuläſſig ſein, daſſ die Poſtverwaltung für die Beförderung von Briefen und Packeten mittelſt dieſer Blitzzüge eine Zuſchlagstaxe von 100 % erhöbe, welche das beteiligte Publikum gewiſſ gern bezahlen würde. Solch ein Zug würde das ſein, was die Engländer einen „limited mail train“ nennen, d. h. ein Poſtzug mit beſchränkter Perſonenzahl. Man wird alſo für ihn wahrſcheinlich zu dem Syſtem der vorherigen Anmeldung zu den Plätzen greifen müſſen. Ein ſolcher Zug mit ganz außerordentlicher Geſchwindigkeit, der die Natur eines Extrazuges annähme, würde es vollkommen rechtfertigen, wenn die Verwaltung an ſeine Benutzung die Bedingung einer Zuſchlagstaxe von 100 % knüpfte. Er würde nur I. und III. Klaſſe haben, würde alſo Armen und Reichen gleichmäßig zugänglich ſein, wie ja für Arme und Reiche die Zeit Geld iſt, für die Armen ſogar ein noch größerer Teil ihres notwendigen Einkommens als für die Reichen.

Dagegen kann die I. Klaſſe vollſtändig fehlen bei den Lokalzügen, welche an jeder oder faſt jeder Station halten. Solche Züge werden für lange Fahrten nicht benutzt werden. Die I. Klaſſe mit ihrem hohen Komfort iſt ein dringendes Bedürfnis nur für weite und deshalb anſtrengende Fahrten. Auf eine Stunde wird ſich auch ein ſonſt verwöhnter Reiſender mit der II. Klaſſe begnügen können. Die Ausnutzung von langſamen Zügen wird durch die Reduzirung auf zwei Wagenklaſſen ganz weſentlich gefördert, und der Betrieb in jeder Weiſe vereinfacht werden.

In der weiteren Folge würden vielleicht die Schnellzüge alle nur I. und III., keine II. Klaſſe führen, ſodaſſ es alſo in Zukunft geben würde:

1) Schnell- und Blitzzüge mit I. und III. Klaſſe,

2) gewöhnliche Züge mit II. und III. Klaſſe.

Eine andere Frage, die sich alsbald aufwirft, ist die: soll ein und derselbe Preis für alle Entfernungen ohne jeden Unterschied erhoben werden? Wünschenswert wäre das im Interesse der Einheitlichkeit und somit der Betriebsvereinfachung und Betriebsbilligkeit gewiss. Nun liegen aber die Verhältnisse beim Nahverkehr so eigenartig, dass ich für die allernächste Zeit die Durchführung eines absoluten Einheitstarifs für nicht tunlich halte. Dieser absolute Einheitstarif besteht ja auch weder im Brief-, noch im Packet-, noch im Telegraphenverkehr. Der Verkehr in der nächsten Nähe des Wohnortes der Reisenden hat nämlich einen ganz andern Charakter, als der übrige Verkehr. Er ist nicht als Reiseverkehr im gewöhnlichen Wortverstande aufzufassen, wird auch im Sprachgebrauch nicht als „Reise"-Verkehr bezeichnet, sondern er ist mehr eine Folge der Wohnungs- und Arbeitsverhältnisse als des Wunsches nach Ortswechsel. Es hat sich durch die Teuerung in großen Städten eine Wohnungsentwickelung vollzogen, welche einen Umkreis von circa 25 km um jede Großstadt als nichts anderes als deren erweiterte Bannmeile erscheinen lässt. Der Eisenbahnverkehr innerhalb dieses Kreises hat zum großen Teil nicht den Charakter von Reisen, sondern nur den des Verkehrs von der Wohnung zur Arbeitsstätte, oder von der Arbeitsstätte und Wohnung nach dem notwendigen Erholungsort. Dieser Verkehr verträgt durchaus keinen hohen Tarif, denn er ist ein so regelmäßiger, dass schon ein mittlerer Tarif eine große jährliche Ausgabe veranlasst. Selbst die Einrichtung von billigen Abonnements genügt nicht, um diesen Verkehr glatt vor sich gehen zu lassen; es gehören dazu auch außerordentlich niedrige Einzelfahrpreise. Die Erholungsausflüge aus Großstädten sind zu einem unabweisbaren Bedürfnis geworden; aber sie lassen sich nicht vorher in ihrer Zahl berechnen. Ein Bewohner Berlins kann nicht abonniren auf jährlich 50 Fahrten nach Wannsee. Er muss so oft wie er will zu einem billigen Preise dorthin gelangen können und zwar zu einem so billigen Preise, dass er ihn für drei und mehr Köpfe bezahlen kann.

Ähnlich liegen die Verhältnisse in einem etwas weiteren Umkreise um jede Station. Es gibt einen ganz regelmäßigen Geschäftsverkehr, Marktverkehr z. B., der sich in einem Umkreise von etwa 50 km hin und her bewegt. Auch dieser Verkehr ist kein eigentlicher Reiseverkehr: er gehört zum regelmäßigen Geschäftsbetrieb. Eine

vernünftige Tarifpolitik, zumal die eines väterlichen Staatsregiments, wird den Erholungs- und Wohnungsverkehr der Städte, den regelmäßigen Vergnügungs- und Marktverkehr der Dörfer, den Geschäftsverkehr innerhalb eines Kreises von gewissem Umfange mit andern Augen ansehen müssen als den eigentlichen Reiseverkehr, der, so lebhaft er auch entwickelt sein mag, doch niemals mit der Regelmäßigkeit und Häufigkeit bei dem Einzelnen auftritt, wie jener andere Verkehr.

Diese Erwägungen zugleich mit den Rücksichten auf hohe finanzielle Ergebnisse führen mich dazu, einen **Zonentarif** vorzuschlagen. Der Hauptgrund ist natürlich der, dass der niedrige Tarif, den ich für den regelmäßigen Nahverkehr für unumgänglich notwendig halte, zu niedrig wäre, um in seiner Anwendung auf sämtliche Reisende, auch die des Fernverkehrs, des eigentlichen Reiseverkehrs, die gehörige Einnahme zu ergeben.

Praktisch gestaltet sich dieser Zonentarif sehr einfach, ungefähr ebenso einfach wie etwa der jetzige Packet-Zonentarif bei der Post. Es wird um jede Eisenbahnstation des deutschen Reiches eine **erste Zone** mit einem Radius von 25 km gebildet, und für diese gilt der billigste Tarif:

III. Klasse:	II. Klasse:	I. Klasse:
25 Pfg.,	50 Pfg.,	2 M.

Selbstverständlich ist der Satz von 25 Pfg. für die III. Klasse im Nahverkehr in vielen Fällen noch zu hoch. Der Arbeiter, der regelmäßig zur Arbeitsstätte fährt; der Beamte, der regelmäßig von der Wohnung auf dem Lande nach der Stadt fährt; der Bauer, der in der Stadt ein Geschäft zu besorgen hat, — sie können unmöglich bei nur einmaliger Hin- und Rückfahrt täglich 50 Pfg., d. h. jährlich $182{,}_{50}$ M. bezahlen. Hier wird durch Abonnements nachgeholfen werden können, wie das ja auch jetzt schon geschieht, nur dass die Abonnements noch viel billiger werden müssen. Auch müssen die Abonnements für jede beliebige Zahl von Tagen, mit 6 anfangend, ausgegeben werden, und an die Benutzung der Abonnements dürfen nicht so lästige, engherzige Bestimmungen geknüpft werden wie jetzt. Gerade für die Vororte sind, wie ich schon einmal bemerkte, die schnellsten Züge eben nur schnell genug. Wer regelmäßig an die Arbeit oder zum Bureau fährt, hat am wenigsten Zeit zu verlieren, viel weniger als derjenige, der gelegentlich einmal eine längere Reise macht.

Auch braucht die Einheitlichkeit nicht so weit zu gehen, daß nicht für besondere Ausnahmefälle auch Ausnahmetarife gemacht werden können. So würde ich dringend empfehlen, für die besuchtesten Vororte um große Städte einen Ausnahmetarif von 10 Pfg. für die III., und 15 für die II. Klasse einzuführen. Die I. Klasse bedarf einer Vergünstigung nicht. Ein Aushang auf jeder Station hätte die Orte zu bezeichnen, nach welchen diese besonders billigen Preise gelten. Maßgebend muß bei der Auswahl dieser Orte sein das lokale Bedürfnis und — die weise Rücksicht der Verwaltung auf hohe Erträge bei ganz niedrigen Tarifen. Ein Verkehr von 100000 Personen jährlich von Berlin nach Halensee zu einem Durchschnittspreise von 12 Pfg. (Durchschnitt aus 10 und 15 Pfg.) bringt viel mehr ein und kostet nur wenig mehr als ein Verkehr von 20000 Personen zu durchschnittlich 30 Pfg.

Die **zweite Zone** würde umfassen alle diejenigen Stationen, welche in einem Umkreise von 26 bis inkl. 50 km um eine Station liegen. Der Tarif sollte sein:

III. Klasse:	II. Klasse:	I. Klasse:
50 Pfg.,	1 M.,	4 M.

Auf jeder Station hat neben dem Billetschalter und an andern Stellen der Vorhalle ein groß gedrucktes, niedrig befestigtes*) Verzeichnis aller Stationen zu hängen, welche zur ersten, und derer, welche zur zweiten Zone gehören. Der Billeteur muß diese Stationen und ihre Zugehörigkeit zur ersten oder zweiten Zone genau kennen, was nicht zu viel verlangt ist, wenn man bedenkt, daß dies so ziemlich das einzige ist, was er in Zukunft zu kennen braucht.

Es folgt endlich die **dritte Zone**. Sie reicht von jeder Station innerhalb des Deutschen Reiches nach jeder Station des Deutschen Reiches, zwischen denen mehr als 50 km liegen, und kostet:

III. Klasse:	II. Klasse:	I. Klasse:
1 M.,	2 M.,	6 M.

*) Einer der Hauptübelstände auf den Bahnhöfen ist jetzt der, daß viele wichtige Bekanntmachungen, Preisverzeichnisse u. s. w. so hoch hängen, daß sie von der Hälfte der Leser, zumal in dem kurzsichtigen Deutschland, nicht entziffert werden können.

Das ist das ganze Tarifsystem. Man wird ihm eine gewisse Einfachheit nicht abstreiten können.

Die Rechtfertigung der Preisunterschiede zwischen den Klassen behalte ich mir für ein späteres Kapitel vor.

Außerdem wäre noch der Tarif für die Blitzzüge zu erwähnen Hier käme im wesentlichen natürlich nur die dritte Zone in Betracht. Die Preise würden sein.

Erste Zone (falls der Zug überhaupt innerhalb der ersten Zone hält, was unwahrscheinlich ist):

	III. Klasse:	II. Klasse:	I. Klasse:
	50 Pfg.,	1 M.,	4 M.
Zweite Zone:	1 M.	2 „	8 „
Dritte Zone:	2 „	4 „	12 „

In Zukunft würde es also überhaupt nur 9 Sorten gewöhnlicher Billets geben; denn für den Blitzzug würden nicht besondere Billets, sondern zwei Billets jeder Klasse genommen werden müssen. Der Name der Abgangsstation müsste auf jedem Billet vorgedruckt oder geschrieben stehen; der Endpunkt steht nicht darauf, ist auch bei dem später zu entwickelnden Kontrolsystem vollständig überflüssig. Dass es dann keine Retourbillets und keine Rundreisebillets mehr gibt, versteht sich ganz von selbst. Ebenso wenig ist eine Fahrtunterbrechung zulässig. Fahrtunterbrechung, d. h. das Verlassen des Bahnhofs, macht jedes Billet ungiltig und erfordert die Lösung eines neuen Billets.

Das Billet der Zukunft hätte etwa so auszusehen:

Vorderseite.

Von

Berlin, Anhalter Bahnhof.

II. Klasse II.

Dritte Zone.

2 Mark.

Umwenden!

Rückseite.

Dieses Billet berechtigt nur zur einmaligen Fahrt nach jeder beliebigen Eisenbahnstation des Deutschen Reichs.

Es ist beim Betreten des Bahnsteigs der Abgangsstation vorzuzeigen und beim Verlassen des Bahnsteigs der Endstation abzugeben.

Es hat nur Giltigkeit für drei Kalendertage.

Der Benutzer einer höheren Klasse als der, zu welcher dieses Billet berechtigt, wird mit einer sofort zu entrichtenden Ordnungsstrafe von 10 M. belegt und hat außerdem strafrechtliche Verfolgung zu gewärtigen.

Kinderbillets werden von der Ausgabe-Station durch einen Stempelvermerk: „Kinderbillet" bezeichnet und berechtigen ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren zur Fahrt mit halbem Preis. Die Hälfte von 25 Pfg. wird in diesem Falle auf 10 Pfg. ermäßigt.

Die Billetkontrole durch Vorzeigen des Billets beim Betreten des Bahnsteiges und durch Abgeben beim Verlassen macht es unbedingt notwendig, daß niemand den Bahnsteig ohne Billet betreten darf. Daß die Anwesenheit von Neugierigen den Dienst auf den Bahnhöfen nur erschwert, ist selbstverständlich. Es wäre aber hart, wollte man die in so vielen Fällen durchaus notwendige Begleitung der Reisenden durch abschiednehmende oder für ihre gute Unterbringung sorgende Verwandte oder sonstige Zugehörige unmöglich machen. Auf einigen Bahnhöfen Deutschlands wird schon jetzt ein sogenanntes Perronbillet verlangt. Bei der Einführung dieser Art von Billets, die man auch in Berlin, aber vergeblich, versucht hat, erhob sich ein Sturm der Unzufriedenheit und mit vollem Recht. Die Verwaltungen trieben auch hier eine ganz ungerechtfertigte Plusmacherei und verlangten 10, ja sogar an einigen Orten 20 Pfg. für ein Perronbillet. Das ist entschieden zu teuer. Ein Perronbillet für 5 Pfg. wird vollständig genügen und wird der Verwaltung ein anständiges Sümmchen jährlich einbringen, wofür sie so gut wie gar keine Mühewaltung aufzuwenden hat. Betrug kann mit diesen Billets nicht verübt werden.

Außer dem Handgepäck, wie bisher, gibt es in Zukunft kein „Freigepäck" mehr. Die jetzt herrschende Ungerechtigkeit, daß die Reisenden, denen es beliebt, einen Koffer von 50 Pfund aufzugeben

und damit der Verwaltung eine nicht unerhebliche Mühe zu verursachen, hierfür keinen Pfennig zahlen, und dass die Reisenden, welche der Verwaltung diese Mühe ersparen, ganz denselben Tarif wie jene zahlen, wenigstens auf den meisten Bahnen Deutschlands, diese Ungerechtigkeit muss vollständig beseitigt werden. Leistung und Gegenleistung! — Außerdem steht es jetzt so, dass im Lokalverkehr, in dem die Aufgabe von Freigepäck die Ausnahme bildet, die Tarife dennoch so bemessen sind, als würden von jedem Reisenden 25 k aufgegeben! Es bezahlt also der ungeheure Nahverkehr, d. h. wesentlich der Verkehr der ärmeren Klassen, die Kosten für das Freigepäck des Fernverkehrs, also der reicheren Klassen!

Nur muss man den Grundsatz, der für die Tarifirung der Personenbeförderung gilt, also den Einheitstarif, auch auf das Gepäck anwenden. Die Hauptmühe der Verwaltung beim Gepäck besteht in der Expedition. Das Gepäck als dummes, stummes Ding muss von einem Beamten angenommen, gewogen, beklebt, in den Gepäckwagen geschoben, gehoben, geladen, gepackt, sortirt, umgepackt, entladen und aufbewahrt werden, und zu alledem gehören Menschen und Bureauräume. Es ist durchaus billig und vernünftig, dass für diese Mühe bezahlt werde. Die Mühe wächst aber keineswegs im geraden Verhältnis zum Gewicht des Gepäckstücks. Die Unterschiede des Gewichtes verursachen nur einen winzigen Unterschied in den Selbstkosten. Man wird also vernünftiger Weise, wie beim gewöhnlichen Packet, den Unterschied des Gewichts fallen lassen, natürlich innerhalb gewisser Maximalgrenzen, und wird bestimmen:

Für ein aufgegebenes Gepäckstück, gleichviel wie schwer, innerhalb 50 k, wird bezahlt: nach Stationen der ersten und zweiten Zone 25 Pfg., nach Stationen der dritten Zone 50 Pfg., immer ohne Unterschied der Personenklassen. Gewogen werden in Zukunft nur solche Gepäckstücke, bei denen schon äußerlich die Vermutung gerechtfertigt ist, dass sie das Gewicht von 50 k übersteigen. Gepäck wird als Passagiergut nur befördert nach Vorzeigung eines giltigen Billets. Die direkte Expedition erfolgt nach jeder Eisenbahnstation Deutschlands und zwar in der Weise, dass ein Zettel mit laufender Nummer und einen Wertstempel auf das Gepäckstück geklebt wird, welcher etwa so auszusehen hat:

No. 2780.

Von **Berlin,** Anhalter Bahnhof

nach .....

50 Pfg.

In die Lücke hinter „nach" ſchreibt der expedirende Beamte den Namen der Zielſtation; ein genaues „Doppel" erhält der Reiſende als Quittung, und gegen deren Vorzeigung erhält er am Zielpunkt ſein Gepäck. Lagert ein Gepäckſtück länger als einen Kalendertag nach dem Tage der Ankunft, ſo ſind für jeden Tag 10 Pfg. Lagergeld zu entrichten. Als Gepäckſtücke dürfen frachtmäßig verpackte Gegenſtände nicht aufgegeben werden. — Das Gepäck bezahlt beim Blitzzug die doppelte Taxe.

Ich ſchildere ſchließlich noch die Art, wie nach dem neuen Billetſyſtem eine Reiſe vor ſich gehen würde. Die Reiſe ſoll z. B. erfolgen von Danzig nach Frankfurt a. M., II. Klaſſe, und der Reiſende wünſcht ſie mit einem einzigen Billet und mit zwei Koffern von je 40 k zu machen. Er begibt ſich mit ſeinem Gepäck nach der Station in Danzig, verlangt am Schalter ein Billet II. Klaſſe, bezahlt dafür 2 M. und erhält ein Billet der früher erwähnten Art, verſehen mit dem Tagesſtempel, ohne Angabe einer Stunde. Seine Koffer haben die Kofferträger gleich beim Verlaſſen der Droſchke ergriffen und zu dem Gepäckexpedienten (einem gewöhnlichen Unterbeamten) geſchleppt, der inzwiſchen auf jedes Gepäckſtück den Gepäckzettel geklebt hat und nur noch wartet auf die Angabe des Zielortes: Frankfurt. Der Reiſende zeigt ſein Billet vor, nennt Frankfurt als Zielort, der Expedient ſchreibt Frankfurt in die Lücke, gibt dem Reiſenden das ausgefüllte Doppel, dieſer bezahlt 2 mal 50 Pfg., und das Geſchäft iſt fertig. In Frankfurt wird er ſeine beiden Koffer wiederſehen. — Er begibt ſich hierauf nach dem Bahnſteig, an deſſen Eingang er ſein Billet vorzeigt, damit es „geknipſt" werde. Der Beamte, welcher hier die Kontrole übt, hat ſich nur zu überzeugen, ob das Billet den richtigen Tagesſtempel trägt,

welcher deshalb in möglichst großen Ziffern einzudrücken ist. Von jetzt ab ist der Reisende vollkommen frei, zu reisen, wohin er will, und er braucht während der ganzen Reise sein Billet nur im Falle einer außerordentlichen Revision vorzuzeigen, welche er aber immerhin zu gewärtigen hat.

Riesenplakate an hohen Stangen zeigen ihm den Zug, dessen er bedarf; das Plakat lautet: Schnellzug nach Berlin (Stadtbahn) über Dirschau, Konitz, Schneidemühl, Kreuz, Küstrin. Ein anderes Riesenplakat an einem der durch eine bestimmte Farbe leicht erkennbaren Wagen II. Klasse ruft ihm zu: nach Berlin (Stadtbahn). Er steigt ein, ohne einen Beamten durch überflüssiges Fragen belästigt zu haben; er könnte auch lange suchen, ehe er einen sogenannten „Schaffner" fände. Der Zug fährt ab und bringt ihn pünktlich nach Berlin (Friedrichstraße). Nehmen wir an, unser Reisender sei um 11^{32} Vormittags von Danzig (Legethor) abgefahren, so trifft er in Berlin (Friedrichstraße) ein um 8^{30} Abends. Er hat hier Zeit, in die Restauration zu gehen; nur muss er sich hüten, das Bahnhofsgebäude zu verlassen, denn in der Vorhalle steht der Kontrolbeamte, welcher ihm beim Passiren der Schranke das Billet abfordert und abnimmt. Er müsste also beim Wiedereintritt ein neues Billet lösen. Er speist in der Bahnhofsrestauration in Gemütsruhe zu Abend, steigt wieder die Treppe zum Bahnsteig hinauf; niemand fragt ihn nach einem Billet, denn wer einmal auf der Treppe ist, hat schon die Schranke passirt und wird im Besitz eines giltigen Billets vermutet. Um 9^{31} steigt er in einen deutlich mit „nach Frankfurt a. M." bezeichneten Wagen II. Klasse und kommt am Ziel seiner Reise um 9^{40} Vormittags an. Beim Verlassen des Bahnsteigs gibt er sein Billet endlich ab, erhält im Gepäckraum seine beiden Koffer gegen Abgabe seines Empfangscheines und hat für 2 M. dieselbe Reise von Danzig nach Frankfurt a. M. gemacht, welche jetzt $66{,}_{9}$ M. kostet.

Möglich, dass an dieser Stelle ein Leser ausruft: „Und die Eisenbahnverwaltung hat $64{,}_{90}$ M. weniger erhalten, als sie jetzt erhalten würde." Vielleicht! — vielleicht auch nicht! Mit demselben Recht und mit einem größeren kann ich behaupten: die Eisenbahnverwaltung hat 2, und mit der Gepäcktaxe 3 M. mehr erhalten, als sie jetzt erhalten würde. Denn aller Wahrscheinlichkeit nach hätte

mein Reiſender die Reiſe bei einem Preiſe von 66,9 M. überhaupt unterlaſſen! Es gibt unendlich viel mehr Reiſende, welche die Reiſe von Danzig nach Frankfurt a. M. wegen des Preiſes von 66,9 M. unterlaſſen, als ſolche, welche ſie trotz dieſem Preiſe unternehmen. Und das iſt der Humor davon!

IX.

Reformen im Betrieb und im Komfort.

Das Eisenbahnreisen bedarf, abgesehen vom Tarif, einer vollständigen Reform, die sich bis auf die kleinsten Kleinigkeiten zu erstrecken hat. Jetzt trägt alles dazu bei, das Eisenbahnreisen, zumal für die ärmeren Klassen, für die Hilflosen, für die weniger Geschulten, namentlich für Frauen, zu einer die Nerven erschöpfenden Anstrengung zu machen.

Eine gründliche Reform muss ihr Hauptaugenmerk darauf lenken: das Reisen soll nach Kräften der Übelstände entkleidet werden, welche Unruhe, Aufregung, Angst in dem Reisenden erzeugen. Es ist vollkommen genug und mehr als genug, dass man durch das Schütteln des Wagens, das Stäuben von außen, durch Hitze oder Kälte, durch Schlaflosigkeit, Hunger und Durst belästigt wird. Die Verwaltung braucht nicht zu diesen natürlichen und fast unvermeidlichen Begleitern jeder Reise noch durch zweckwidrige Einrichtungen neue Belästigungen hinzuzufügen.

Gegenwärtig herrscht, dank der Vielköpfigkeit des deutschen Eisenbahnwesens, ein wahres Tohu-Wabohu, in dem sich niemand, auch nicht der geschulteste Eisenbahnbeamte, leicht zurecht finden kann. Das Eisenbahnfieber hat seinen Hauptgrund in der nicht zu überwältigenden Mannigfaltigkeit der Tarife, Betriebsbestimmungen und Einrichtungen; das Hauptmittel dagegen heißt: Einfachheit und Regelmäßigkeit, und infolge dessen Lärmlosigkeit!

Die Reform muss beginnen bei den Bahnhöfen. Ob man sie gotisch, byzantisch, maurisch, romanisch oder wie sonst immer bauen will, ist mir vollkommen gleichgiltig. Zu verlangen sind nur zwei Dinge: erstens, dass keine nutzlose Verschwendung getrieben werde,

denn in höchstens 20 Jahren wird jeder Bahnhof doch unbrauchbar und muss umgebaut werden; zweitens muss die Anordnung der Räume auf allen Bahnhöfen desselben Landes nach einer ganz festen Schablone erfolgen. Geschieht dies nicht, so ist es dem flüchtig durchreisenden Passagier unmöglich, sich ohne umständliches Fragen über die einfachsten Dinge zu unterrichten. Die örtlichen Verhältnisse mögen noch so mannigfach sein, — dennoch lässt sich eine vollständige Einheitlichkeit in der Anordnung der wichtigsten Räume jedes Bahnhofs erzielen. Gleichviel, ob der Bahnhof einer Durchgangsstation oder einer Kopfstation angehört, ob er zwei Eingänge oder nur einen hat, überall wird die Einheitlichkeit in folgenden Dingen zu erreichen sein. Der Billetschalter muss an einer bestimmten Seite von der Eingangstür gelegen sein. Der Gepäckraum muss sich in möglichster Nähe des Billetschalters befinden und immer an derselben Seite vom Billetschalter aus. Der Aufbewahrungsraum für Handgepäck muss möglichst dicht neben dem Gepäckraum liegen und immer in derselben Lage zu ihm. Die Bedürfnisanstalten müssen vom Bahnsteig aus für die aus einem Zuge steigenden Reisenden immer nach derselben Richtung, sagen wir z. B. links, liegen. Sie dürfen nicht so weit entfernt sein von dem gewöhnlichen Aussteige-Bahnsteig, dass die Reisenden mehrere Minuten weit zu laufen haben. Die Bedürfnisanstalten für Frauen müssen näher liegen, als die für Männer. Die Aufschriften: „Für Männer", „Für Frauen" müssen mit ellenlangen Buchstaben und in grellen Farben deutlich sichtbar angebracht werden. Die Bezeichnung muss eine einheitliche für das ganze Reich werden. Die Bedürfnisanstalten dürfen niemals verschlossen sein, wie es jetzt bei denen für Frauen oft genug der Fall ist.

Die Restaurationen müssen vom Bahnsteig aus stets in derselben Richtung, sagen wir z. B. rechts, liegen. Sie müssen als solche durch deutliche Aufschriften weithin erkennbar sein. Die Preise der Speisen und Getränke sind für jede Station von der Verwaltung festzusetzen nnd so billig wie möglich für alle Klassen zu stellen. Bei der Regelmäßigkeit und Größe der Kundschaft rechtfertigen sich selbst bei hoher Pacht niedrige Preise.

Der Name jeder Station muss mit Riesenbuchstaben so oft angebracht werden, dass das Auge des Reisenden nicht zu suchen braucht, um zu erfahren, wo er sich befindet. In dieser Beziehung

wird in Deutschland unglaublich gesündigt. Am närrischsten geht es in Süddeutschland zu, besonders in Baden, wo der Name der Station, schmutzigbraun oder hellgelb auf schmutziggelbem oder schmutzigweißem Grunde, niemals da angebracht steht, wo man ihn sucht, sondern nur an solchen Stellen, an denen man im Fluge vorbeifährt: an den Schmalseiten der Bahnhöfe.

Sämtliche Aufschriften, die sich zur Wegweisung für die Reisenden auf den Bahnhöfen befinden, sind in einer solchen Höhe anzubringen, dass auch Kurzsichtige sie lesen können. Die wichtigsten sind Nachts entweder durch Licht von außen oder durch Transparente zu erleuchten. An den Bedürfnisanstalten muss Nachts ein Transparent in einer für ganz Deutschland einheitlich festzusetzenden Farbe angebracht werden.

Plakate mit Riesenbuchstaben müssen auf jedem Bahnhofe den Reisenden nach dem Geleise weisen, auf dem der betreffende Zug steht. Der Name des Fahrziels muss in großen Buchstaben an der Stirnseite und den beiden Breitseiten der Lokomotive und in der ganzen Länge des Zuges so oft wie irgend möglich oben an den Waggons angebracht sein. Grundsatz bei allen diesen Einrichtungen muss sein: nach Möglichkeit das Befragen von Beamten zu vermeiden und dadurch Beamte zu ersparen. *Ein Plakat auf noch so grobem Papir gedruckt kann nie so grob sein, wie ein nervös gemachter grober Eisenbahnbeamter.*

An jedem Wagen ohne Unterschied hat ein Plakat in Riesenbuchstaben in den grellsten Farben zu hängen mit der Bezeichnung des Endziels und der wichtigsten Stationen, namentlich der Knotenstationen, welche der Wagen durchläuft.

Eine brennende Frage ist die der Bahnsteige. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass das Ideal des Bahnsteigs für die Schnelligkeit des Betriebs und die Sicherheit der Reisenden beim Ein- und Aussteigen in dem *erhöhten* Bahnsteig liegt. Der englische Bahnsteig, der in gleicher Höhe mit dem Fußboden der Waggons sich befindet, muss das Ziel der deutschen Eisenbahnen werden. Die Gefahrlosigkeit für Leben und Schienbeine der Reisenden beim Ein- und Aussteigen; die Schnelligkeit, mit der ein noch so besetzter Zug sich entleeren lässt; die Leichtigkeit der Kontrole und Beaufsichtigung der Insassen während des Aufenthalts auf den Stationen, alles das macht den erhöhten Bahnsteig zu dem einzig zulässigen. Die

Schwierigkeit, aus dem jetzigen System zu dem besseren überzugehen, verkenne ich nicht. Sämtliche oder die meisten Bahnhöfe Deutschlands müssen zu dem Zweck eine Veränderung erleiden; aber die ungeheuren Vorteile für den Betrieb machen diese Veränderung zu einer durchaus notwendigen

Die Wagentüren müssen leicht von außen und nicht zu schwer von innen zu öffnen sein. Vor der Abfahrt eines Zuges von größeren Stationen sind sämtliche Wagentüren ohne Ausnahme geöffnet zu halten. Es ist Sache der Reisenden, sich nach ihrer Bequemlichkeit die Plätze auszusuchen. Streitfälle müssen ohnehin auch jetzt schon durch den Stationsvorsteher entschieden werden.

Die innere Einrichtung der Waggons muss den zwingendsten Bedürfnissen sämtlicher Reisender entsprechen. Beim Neu- oder Umbau von Waggons muss darauf gehalten werden, dass jeder Waggon mindestens ein Kloset erhalte, zugänglich von zwei Koupés oder noch besser von allen.

Jedes Koupéfenster muss in allen Klassen mit Vorhängen versehen sein. Die Fenster dürfen weder durch eine Querstange versperrt, noch beim Öffnen in ihrem Spielraum beschränkt werden.

Als Modell für die Wagen muss nach Möglichkeit das der Wagen auf der Berliner Stadtbahn dienen. Sie gewähren den größtmöglichen Luftraum, reichlich Licht und gesunde Ventilation.

In jedem Wagen ohne Unterschied der Klassen muss reichlicher Platz für die Unterbringung von Handgepäck sein, über wie unter den Sitzen.

Die Sitze müssen so eingerichtet sein, dass sie der menschlichen Form und den Bedürfnissen nach Ruhe entsprechen. Der menschliche Körper bildet in keiner Lage des Lebens rechte Winkel, und die Herren Wagenbauer haben darauf Rücksicht zu nehmen. Die geschweiften Sitze und Rücklehnen bei der Berliner Stadtbahn können als nachahmungswertes Muster dienen. Es ist auch nicht überflüssig, den Wagenbauern zu sagen, dass sie die gepolsterte Kopflehne in der Höhe anzubringen haben, in welcher sich gewöhnlich der menschliche Kopf befindet. In den meisten jetzigen Koupés II. wie I. Klasse befindet sich die Kopflehne da, wo das Ende eines aufgesetzten Cylinderhutes sich befinden würde. Die Wagenbauer sollten sich bei ihren Einrichtungen einigermaßen in die Lage dessen hineindenken, welcher davon Gebrauch zu machen hat.

Die III. Klasse soll einfach, aber anständig gehalten sein. Hölzerne Sitze und Rücklehnen in möglichst bequemer Schweifung bilden das wesentliche ihrer Einrichtung. 10 Plätze, von denen aber im Sommer nur 8 zu besetzen sind, haben sich in jedem Koupé zu befinden, mit Ausnahme derer in den „Interkommunikationswagen".

Die II. Klasse ist jetzt von der ersten nicht wesentlich unterschieden, außer durch die Maximalzahl der Plätze. Sie muß sich in Zukunft sehr bedeutend von der I. Klasse unterscheiden, denn diese soll möglichst voll ausgenutzt werden. Die II. Klasse soll einen gewissen höheren Komfort gewähren, aber dieser hat sich zu halten in den Grenzen, die ihm der Preisunterschied zwischen der III. und II. Klasse vorschreibt. Dieser Unterschied beträgt für die dritte Zone gegenüber der zweiten nur 1 M. — Dementsprechend hat die II. Klasse sich im wesentlichen nur dadurch von der III. zu unterscheiden, daß die Maximalzahl der Plätze acht (im Sommer sechs) beträgt, und daß Sitz wie Rücklehne mit einer einfachen Polsterung (ohne Sprungfedern) zu versehen sind. Eine feste Sitzbelegung nach Art der Sitze in den Berliner Pferdebahnen und eine einfache, etwa mit Seegras zu polsternde Rücklehne bis zur Kopfhöhe muß genügen. Allenfalls könnte man die Holzdielen des Fußbodens mit einem einfachen Läuferstoff bekleiden.

Die I. Klasse darf gemäß dem von ihr bezahlten Preise einen namhaften Komfort verlangen. Sie zahlt 5 M. mehr, als die III., 4 M. mehr als die II. Klasse (für die dritte Zone), und für 5 M. kann man allerdings gehörige Ansprüche machen. Die möglichst elegante Einrichtung der I. Klasse gegenüber der III., aber auch gegenüber der II., ist nicht nur eine Forderung der Gerechtigkeit, sondern sie ist vor allem eine Forderung der verständigen Ertragspolitik. Man muß so viele Reisende wie möglich in der I. Klasse zu reisen veranlassen. Ein Preisunterschied von 5 M. für Fahrt und Platz deckt reichlich die Mehrkosten, welche die Einrichtung der I. Klasse erfordert.

Demgemäß stelle ich als Forderungen für die I. Klasse auf: Maximalzahl der Plätze sechs (im Sommer vier), — bei Interkommunikationswagen und Koupés mit Klosets noch weniger, — Verwendung feinen, polirten Holzes zur Bekleidung der ungepolsterten Wandseiten, elegante Fenstervorhänge, eleganter Spiegel, für jeden Reisenden ein breiter, tiefer, bequemer Lehnsessel mit bester Polsterung

und mit Plüsch oder ähnlichen feinen Stoffen bekleidet, unter den Sesseln Fußbänkchen zur Bequemlichkeit der Damen, ein Teppich auf dem Fußboden, die Möglichkeit zwei oder drei Sessel in der Nacht zu einem Schlafsopha umzubauen, u. s. w.

Für äußerst wichtig halte ich ferner die Erhöhung der Bequemlichkeit der I. Klasse, dass man mehr Rücksicht nehme auf die Abminderung des Geräusches und des Stoßens der Wagen. Ein doppelter, mit dämpfender Füllung versehener Fußboden, beste Federn, holzgefüllte Wagenräder wie in England, alles, was die Technik zur Verminderung des Geräusches bisher erfunden, muss für die I. Klasse in Anwendung kommen. Man vergesse nicht: ein vollbesetzter Wagen I. Klasse bringt allein als Bezahlung für seinen größeren Komfort bei nur zwanzig Plätzen im Wagen die Summe von 100 M. für jede Fahrt ein. Die ganze innere Einrichtung eines solchen Luxuswagens wird schwerlich über 5000 M. mehr kosten als die eines Wagens III. Klasse. Bei 50 Fahrten, d. h. bei 50facher Benutzung jedes Platzes sind schon die Anschaffungskosten der Einrichtung vollständig gedeckt, und fast alles, was nachher mehr als 1 M. für den Platz eingenommen wird, nach Abzug der Abnutzungskosten, ist reiner Gewinn.

In jedem Wagen jeder Klasse muss ein Damenkoupé sich befinden oder eingerichtet werden können. Jedes Damenkoupé muss mit einem Kloset versehen sein.

Einer gründlichen Reform bedarf ferner das Raucherwesen oder Unwesen auf den Eisenbahnen. Ich habe nicht das Mindeste gegen das Rauchen einzuwenden; aber ich behaupte: niemand hat das Recht, einem andern die Luft zu verpesten, ohne dass dieser andere durch sein Verhalten jenem die Erlaubnis dazu einräumt. So gut wie man das Mitnehmen von übelriechenden Gegenständen in den Wagen verbietet, kann man auch das Rauchen verbieten. Grundsatz muss also dasselbe werden, was fast auf allen Bahnen der zivilisirten europäischen Nationen, mit Ausnahme Deutschlands, gilt: es darf nur geraucht werden in den eigens als „für Raucher" bezeichneten Koupés. Sämtliche übrige Koupés sind Nichtraucher-Koupés.

Hierdurch lösen sich viele Schwierigkeiten. Wer rauchen will, begibt sich in das Rauchkoupé. Die Insassen der III. Klasse haben in dieser Beziehung dieselbe Rücksicht zu verlangen, wie die der ersten. Es wird vollständig genügen, in jedem Zuge ein Koupé jeder Klasse

als Rauchkoupé zu bezeichnen und von den andern durch geschlossene Wände abzusperren.

Die Untersuchungen und Erfahrungen über die beste Art der inneren Platzanordnung sind noch nicht abgeschlossen. Im großen und ganzen unterscheidet man das Koupésystem und das amerikanische (Durchgangsystem). Beide haben ihre Vorzüge, beide ihre Mängel. Das Koupésystem hat den großen Vorteil, dass die Insassen nicht durch sämtliche Reisende des ganzen Zuges und nicht durch den Kontrolbeamten fortwährend belästigt werden können. Es hat ferner den Vorteil, dass ein Zug sich ziemlich schnell entleeren lässt. Seine Mängel bestehen namentlich darin, dass es weniger Luftraum gewährt, als das Durchgangsystem, und es weniger ermöglicht, die vorhandenen Plätze des Zuges nach Bequemlichkeit unter die Reisenden zu verteilen. Beim Koupésystem ist es eher möglich als beim Durchgangssystem, dass ein Teil der Reisenden sehr bequem, ein anderer sehr unbequem reist.

Für das Durchgangsystem lässt sich anführen die leichte Beaufsichtigung während der Fahrt, die bequemere Benutzung der Closets, die gleichmäßigere und leichtere Heizung, und die Möglichkeit, alle Bequemlichkeits-Einrichtungen, z. B. Restaurationswagen u. s. w., allen Reisenden leicht zugänglich zu machen. Die Hauptmängel des Durchgangsystems bestehen erstens in der mangelnden Möglichkeit, für sich zu bleiben, selbst wenn man ein ganzes oder halbes Koupé mietet, zweitens in der langsameren Entleerbarkeit.

Ich glaube, die meisten Vorteile beider Systeme lassen sich vereinigen und ihre Nachteile fast ganz beseitigen durch das System, welches schon jetzt auf einigen preußischen Staatsbahnen herrscht, durch das kombinirte System: ein bedeckter Korridor läuft an der Längsseite der Wagen entlang, und in diesen Korridor münden verschiebbare Türen aus jedem Koupé. Bringt man dann noch Türen sowohl an der Außenseite des Korridors wie an der Fensterseite jedes Koupés an, so hat man alle Vorzüge des Durchgangssystems mit denen des Koupésystems vollständig vereinigt.

Dass alle Waggons gleichmäßig gut geheizt werden müssen, brauche ich nicht zu sagen. Für die Heizung dürfen nicht so unzweckmäßige Bestimmungen gelten wie jetzt, d. h. es muss den Unterbehörden freistehen zu heizen, wenn die Temperatur es verlangt, ohne Rücksicht auf den Kalender.

Die Beleuchtung der Koupés muß wesentlich verbessert werden. Fahren ist langweilig, und es ist eine Forderung der Billigkeit, daß man während der Fahrt auch Abends lesen könne. Die jetzige Beleuchtung reicht hierzu nicht aus.

In jedem Koupé muß eine kleine Routenkarte und ein übersichtlicher Fahrplan der betreffenden Strecke mit genauer Angabe der fahrplanmäßigen Aufenthaltzeit hängen.

Die Billetkontrole während der Fahrt unterbleibt. Außer bei Durchgangswagen darf auch keine außerordentliche Revision während der Fahrt stattfinden. Es hat niemand das Recht, die Reisenden durch das Öffnen der Tür während der Fahrt einer Erkältung oder sonstigen schweren Belästigung auszusetzen. Die Kontrole erfolgt im Interesse der Verwaltung, nicht in dem der Reisenden, muß also ohne Belästigung für die Reisenden ausgeführt werden. Das jetzige Kontrolsystem, welches als unausbleibliche Folge das Aufreißen der Türen oder Fenster während der Fahrt mit sich führt, ist eine Rohheit sonder Gleichen. Das Publikum sollte schon jetzt diesem System auf jede Weise Widerstand leisten.

Außerdem ist es direkt reglementswidrig! Ich berühre hier einen Punkt, der zu den parties honteuses des deutschen Eisenbahnwesens gehört. Es ist den Schaffnern ausdrücklich von ihrer Behörde verboten, während der Fahrt auf den Wagentritten draußen entlang zu gehen. Verunglückt ein Schaffner dabei, so weigern sich Verwaltungen der Erfüllung ihrer Haftpflicht, und es bedarf oft erst eines langwierigen Prozesses der armen Hinterbliebenen des in treuer Erfüllung seines Dienstes verunglückten Beamten gegen seine herzlose Behörde. Andererseits hat der Schaffner die Verpflichtung, sämtliche Reisende auf die Giltigkeit ihrer Billets zu kontroliren. Da dies auf den Stationen in den meisten Fällen nicht möglich ist, auch bei größtem Diensteifer der Beamten, so sind die Schaffner, welche der Vorschrift genügen wollen, gezwungen, ihr Leben zu wagen und obendrein eine völlig gleichberechtigte Vorschrift der Instruktion zu verletzen. Diesem entsetzlichen Zustande fällt alljährlich sicher ein halb Dutzend Menschenleben zum Opfer. Ich habe keinen Ausdruck, der stark genug ist zur Verurteilung dieses Systems, und ich würde es als eine schwache Sühne betrachten, wenn die deutschen Eisenbahnminister und Eisenbahndirektoren dazu verurteilt würden, einen einzigen Tag die Billetkontrole auf diese Weise auszuführen. Man

kann noch so geübt sein im Entlanglaufen am Zuge während der Fahrt, einmal packt einen doch der Schwindel oder die Windsbraut, oder ein in die Augen fliegender brennender Kohlenfunken macht einen die Hände vor Schmerz los lassen, oder was der Zufälligkeiten mehr sind.

Am schändlichsten geht es in dieser Beziehung in Süddeutschland zu, wie ja überhaupt in Bezug auf Eisenbahnen die süddeutschen Staaten noch am tiefsten in der Barbarei stecken. In Baden und Hessen wird fast gar nicht anders als während der Fahrt und von draußen „koupirt"; von Bayern rede ich lieber gar nicht mehr. In Württemberg hat das Durchgangsystem der Wagen einen menschenwürdigen Zustand für die Schaffner herbeigeführt. — Wäre ich Staatsanwalt, so würde ich jeden, der für die Beibehaltung dieser Billetkontrole verantwortlich ist, in jedem Falle der Verunglückung eines Schaffners der grobfahrlässigen Tötung anklagen, und als Richter würde ich ihn zur höchsten gesetzlichen Strafe, also zu fünfjährigem Gefängnis verurteilen (§ 222 des Strafgesetzbuchs).

Mein Tarifsystem macht diesem Kontrolunwesen mit einem Schlage ein Ende. Die Billets werden völlig genügend dadurch kontrolirt, dass sie beim Betreten und Verlassen des Bahnsteigs vorgezeigt werden müssen. So geschieht es in vielen Ländern, und es geht vortrefflich. Auch eine strenge Kontrole der Klassenbenutzung ist durchaus überflüssig; man darf die Reisenden nicht alle, nicht einmal in der Mehrzahl, als Betrüger betrachten, sondern hat das Recht und, wenn auch nur aus Klugheit, die Pflicht, sie durch Vertrauen zu einer gewissen niedrigen Stufe einfacher Moral zu erziehen, wenn sie sie noch nicht besitzen sollten. Jedenfalls ist die Zahl der möglichen Betrügereien und der dadurch verursachte Schaden nicht so groß wie die durch die strenge Klassenkontrole erwachsenden Personalunkosten. Der Anreiz zum Betruge wird in Zukunft doch fast nur bei der I. Klasse vorhanden sein. Der Preisunterschied zwischen der III. und II. Klasse ist gewiss zu klein, als dass man sich der Gefahr aussetzen sollte, 10 M. Geldstrafe zu zahlen und wegen Betruges angeklagt zu werden. Will man also durchaus kontroliren, so beschränke man sich auf die I. Klasse. Aber ich wünsche auch dies nicht, denn es erfordert ein teures Beamtenpersonal. Eine außerordentliche Kontrole könnte ja während jeder Fahrt durch den Zugführer oder durch den „schließenden" Schaffner gelegentlich auf

einem Bahnhof vorgenommen werden. Das Bewusstsein, dass überhaupt kontrolirt werden *kann*, wenn auch nicht immer kontrolirt wird, genügt vollständig, bei der Höhe der Strafe, um die Betrugsfälle auf ein geringes zu beschränken.

Während der Fahrt ist jeder überflüssige Lärm auf den Stationen zu vermeiden. Man hat ohnehin schon Lärm genug unterwegs auszustehen. Das Ausrufen der Stationen kann ganz ausbleiben, wenn dafür gesorgt wird, dass überall der Name der Station *deutlich* zu lesen steht. Allenfalls möge an Knotenpunkten auf den Wagenwechsel hingewiesen werden. Aber auch dieser könnte zur Not durch die in jedem Koupé hängenden Fahrplänchen den Reisenden eingeschärft werden. Überall, wo man durch technische Mittel, namentlich durch große und kleine deutliche Plakate, schreiende und zwar meist sehr undeutlich schreiende Personen überflüssig machen kann, da ergreife man doch ja dieses angenehme und Geld sparende Mittel. „Mehr Ruhe!“ — das ist ein Stoßseufzer, der sich oft genug der Brust des Reisenden entringt. Geschrei ist nur die Folge der Unordnung und der fehlenden gedruckten Anweisungen. Auf den englischen Bahnhöfen ersten Ranges herrscht nicht die Hälfte des Geschreies wie auf einem mittleren deutschen Bahnhofe.

Das Läuten sollte ganz beseitigt und das Pfeifen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Es ist vollkommen überflüssig, jeden Zug dreimal abzuläuten. Wenn jedermann weiß, wie lange der Aufenthalt dauert, so ist es seine Sache, zur rechten Zeit wieder im Wagen zu sein, und wenn ein Kloset im Wagen während der Fahrt zur Verfügung steht, so wird überhaupt seltener das Bedürfnis drängen, den Wagen zu verlassen. Das Abläuten jedes Zuges führt in vielen Fällen die gräßlichste Angst herbei. Auf großen Stationen fahren während der 10 bis 15 Minuten des Aufenthalts zwei bis drei Züge ab; jeder wird dreimal abgeläutet: wie soll der Reisende gleich wissen, dass just sein Zug gemeint ist? Wenn ganz kurz vor Abgang eines Zuges ein Beamter in der Restauration deutlich ruft: „Abgang nach X,“ so genügt das. Vielleicht ist auch das schon zu viel des Lärms.

Brauche ich zu sagen, dass die Beamten gegen die Insassen aller Klassen höflich zu sein haben? Mit freundlicher Höflichkeit richten sie gewiss selbst bei ungebildeten Personen mehr aus als durch eine Behandlung, wie sie der Unteroffizir, aber auch nur der ungebildete,

gegen einen störrischen Rekruten gelegentlich anwendet. Man lasse jedem Reisenden innerhalb verständiger Grenzen volle Freiheit, greife aber energisch ein, wenn jemand diese Grenzen flegelhaft verletzt.

Bei der Anordnung der Bahnhöfe und der Züge muss in Zukunft das englische Prinzip zur Geltung kommen: *das Überschreiten der Geleise ist unbedingt verboten.* Dieses Überschreiten muss aber auch durch Umbau der Bahnsteige oder der Geleise auf den Bahnhöfen *unmöglich* gemacht werden. Ein Unglücksfall wie der entsetzliche vom September 1883 in Steglitz *kann* in England nicht vorkommen; dort ist es undenkbar, dass sich eine Menschenmenge auf einem Geleise innerhalb des Bahnhofs befindet. Der jetzige Zustand in Deutschland aber ist der, dass das Überschreiten der Geleise auf den meisten Bahnhöfen die einzige Möglichkeit ist, um zu einem Zuge zu gelangen! Wie soll sich bei einem solchen Zustande das Publikum daran gewöhnen, dass es die Geleise zu meiden hat? Selbst in den meisten Vorortstationen von Berlin musste man noch Jahre lang nach dem Steglitzer Unglücksfall mehrere Schienengeleise überschreiten, um in den richtigen Zug zu gelangen. In allen diesen Fällen wäre es durchaus gerecht, diejenigen Beamten, welche verantwortlich sind für den betreffenden Teil des Eisenbahnwesens und solche Zustände hätten abändern können, wegen grobfahrlässiger Tötung anzuklagen, falls ein Unglück geschieht. — Durch möglichst bequeme breite Treppenüberführungen oder getunnelte Unterführungen muss man von einem zum andern Bahnsteig gelangen. Riesenplakate haben an den Eingängen zu diesen Über- und Unterführungen dem Reisenden zu sagen, wohin es geht; Riesenplakate wiederum ihm zu sagen, wohin er gelangt, wenn er die Über- oder Unterführung passirt hat. Das englische Eisenbahnwesen ist doch wahrlich nicht das schlechteste entwickelte der Welt; es besitzt diese Einrichtungen schon seit einem Menschenalter. In einem späteren Kapitel werde ich die Zahlen der durch Eisenbahnunfälle getöteten Menschen in England und in Deutschland mit einander vergleichen. Der Leser mag dann selbst sich ein Urteil darüber bilden, welches System das wenigst mörderische ist!

Das Eisenbahnunglück in Steglitz ist allerdings zu einem Teil dadurch veranlasst worden, dass leichtsinnige Menschen eine verschlossene schwache Barriere öffneten. Nachdem aber einmal diese Barriere geöffnet war, kann man den Nachdrängenden, welche von der Barriere

wahrscheinlich gar nichts gesehen hatten, welche nicht gesehen hatten, ob ein Befugter oder Unbefugter sie geöffnet hatte, — denen kann man keinen Vorwurf machen, daß sie das taten, was sie in unzähligen früheren Fällen zufolge der Anordnungen der Eisenbahnverwaltung hatten tun müssen: die Geleise überschreiten. Die zu blutigen Fetzen zerfahrenen Menschen beim Steglitzer Unglücksfall gehören auf das Schuldkonto der deutschen Eisenbahn-Einrichtungen.

Das Aufsuchen der richtigen Klassen kann wesentlich erleichtert werden durch eine für ganz Deutschland giltige Anordnung, daß jeder Klasse ein bestimmter Farbenanstrich des Waggons entspricht. Man hat früher schon einmal einen Versuch damit gemacht; aber er ist bei der Vielköpfigkeit unseres Eisenbahnwesens natürlich gescheitert und hat nur neue Verwirrung hervorgebracht.

Mit großen Plakaten auf dem Bahnsteig, mit ähnlichen Plakaten an jedem Wagen und mit der weithin sichtbaren Farbe jedes Wagens müßte es doch wirklich wunderlich zugehen, wenn in Zukunft nicht die Seelenangst aufhören sollte, die jetzt mehr oder minder jeden Reisenden erfaßt beim Suchen nach einem Zuge und einem Wagen auf einem großen Bahnhofe, zumal in der Nacht.

Die Farbe der Billets für die drei Klassen müßte genau der Farbe des Waggons entsprechen.

Für die Nachtfahrten, zumal in den durchgehenden Zügen, bedarf es noch weitergehender Verbesserungen. Jeder überflüssige Lärm, jedes Geschrei ist unbedingt zu untersagen. Geläutet wird während der Nacht überhaupt nicht; gepfiffen, wenn doch einmal gepfiffen werden muß, nur in den streng zu bezeichnenden seltenen Fällen. Das unnötige Aufreißen der Türen von durchgehenden Wagen hat zu unterbleiben.

Die Wagen I. Klasse müssen leicht zu Schlafwagen eingerichtet werden können, und für die Benutzung eines Schlafplatzes ist eine besondere Gebühr von etwa 3 M. zu entrichten. Das Schlafwagenwesen geht ganz in die Hände der Verwaltung über; zwei Verwaltungen neben einander hemmen einander nur.

So weit wäre nun wohl allen gerechten Bequemlichkeitsansprüchen für wenig Geld genügt. Ich höre aber schon seit längerer Zeit die Frage des Lesers, die ich bei Gesprächen über die Sache oft habe

hören müssen: Werden wir nicht bei dem in Folge des billigen Tarifs sicher zunehmenden Verkehr zwar billig, aber eng gepackt wie die Heringe fahren? — Darauf habe ich zu erwidern: Wer hat denn jetzt, zumal in der Hauptreisezeit, irgend welche Sicherheit, dass er nicht eng gepackt wie ein Hering fahren muss?! Selbst dem Reisenden der I. Klasse kann es im Sommer passiren, dass er zu vieren, in Notfällen auch zu sechsen fährt, für all sein schweres Geld nur den geringsten Komfort hat und „gerädert" nach einer Nachtfahrt ankommt, die ihm 50 M. und mehr gekostet hat. Das jetzige System kennt nur ein Sicherheitsmittel gegen das heringartige Verpacken: man löst so viele Billets, wie Plätze in einem Coupé vorhanden sind; dann hat man das Recht, dieses Coupé allein zu benutzen. Ich brauche nicht erst zu sagen, dass von diesem Recht nur die paar Nabobs in Deutschland Gebrauch machen können. Ein Coupé I. Klasse kostet z. B. von Berlin nach München (bei sechs Plätzen): $333_{,6}$ M., also das Jahreseinkommen manches ländlichen Arbeiters.

Das von mir vorgeschlagene Tarifsystem ermöglicht es jedem Reisenden, sich für einen geringen Mehraufwand einen bedeutenden Mehrkomfort zu verschaffen. Nur bei einem so billigen Tarif, wie ich ihn vorschlage, kann sich auch der weniger Wohlhabende für sich oder seine Familie die große Annehmlichkeit eines besonderen Coupés für eine längere Fahrt sichern. Für kürzere Fahrten ist das ja überflüssig, wenn auch zulässig. Ein ganzes Coupé III. Klasse kostet in Zukunft nur 10 M., und das ist ein Preis, den auch eine weniger wohlhabende Familie von drei bis vier Köpfen für eine längere Reise zur Not erschwingen kann. Natürlich müssen ganze Coupés einige Stunden vor Abgang des Zuges bestellt werden gegen Quittung, welche die Nummer des Wagens enthält, und ein kleines Einschreibegeld, etwa 50 Pfg. Es muss aber auch möglich sein, sich ein halbes Coupé im Voraus zu bestellen, also je nachdem drei oder vier oder fünf zusammenhängende Plätze. Jeder bestellte Platz wird gegen ein kleines Bestellgeld mit einem Zettel darüber als „bestellt" bezeichnet, und mittelst der Quittung mit der Wagen- und Coupénummer findet man bei der Abreise, auch ohne zu fragen, leicht seinen Platz. Natürlich wird man nach Belieben statt eines Platzes deren auch zwei für sich vorausbestellen können, immer gegen ein kleines Bestellgeld, und wird dann ein unweigerliches Anrecht auf zwei Plätze haben. Ich kann also mit Zuversicht voraussagen, dass nach

meinem Tarifſyſtem in Zukunft faſt jeder es in der Hand hat, ſich allen Komfort zu verſchaffen, der ſich für wenig Geld beſchaffen läſſt. Ein halbes Koupé wird z. B. für ein Ehepaar zur bequemen Fahrt ausreichen. Ein ſolches koſtet in der III. Klaſſe 5 M. für jede beliebige Fahrt. Der Verwaltung wird es nur erwünſcht ſein, recht viele Vorausbeſtellungen auf Plätze zu erhalten. Sie gewinnt dadurch eine ſehr willkommene Mehreinnahme für keine große Mühewaltung und kann viel freier über die zu den Zügen erforderlichen Betriebsmittel verfügen. Ergeben die Vorausbeſtellungen allein ſchon einen ausgenutzten Zug von vorſchriftsmäßiger Länge, ſo wird dieſer Zug von dem mit den nicht vorausbeſtellten Plätzen getrennt und beſonders befördert.

Natürlich iſt die Vorausbeſtellung und Benutzung eines Koupés oder Koupéanteils nur möglich nach Maßgabe des Kurſes des betreffenden Waggons. Man wird alſo ein Koupé vorausbeſtellen können z. B. zwiſchen Berlin und Frankfurt; dagegen hängt es von den Umſtänden ab, ob eine Vorausbeſtellung in Halle für Frankfurt berückſichtigt werden kann, es ſei denn, daſſ in Halle ein beſonderer Wagen an den Berlin-Frankfurter Zug gehängt wird. Ebenſo wird man die vorausbeſtellten Plätze in dem Zuge Berlin-Frankfurt bei einer Fahrt nach Würzburg nur benutzen können von Berlin bis Elm; hier findet ein Wagenwechſel ſtatt, und da der Berlin-Frankfurter Zug keine direkten Wagen nach Würzburg beſitzt, ſo muſſ man ſich drein finden, in Elm umzuſteigen, — wie auch jetzt!

Eine notwendige Folge meines Tarifſyſtems iſt es auch, daſſ die Scherereien beim Übergang aus einer Klaſſe in eine höhere desſelben Zuges auf ein Nichts beſchränkt ſind. Das einzige, was man zu tun hat, iſt, daſſ man auf einer beliebigen Station den Zugführer benachrichtigt, man wolle in eine höhere Klaſſe übergehen, und ſich von ihm ein Zuſchlagsbillet ausbittet. Die Zuſchlagsbillets beſtehen in Blanketts mit Aufdruck des Preiſes, welche der Zugführer mit dem gewünſchten Endpunkt und dem Datum ausfüllt. Wer alſo bei einer Fahrt von Berlin nach Frankfurt unterwegs in Kaſſel aus der III. in die I. Klaſſe übergehen will, verlangt in Kaſſel ein Zuſchlagsbillet, zahlt dafür 5 M., und die Sache iſt erledigt.

Endlich noch eine Einrichtung, die allerdings mehr zur ſeeliſchen Behaglichkeit gehört: die allgemeine Einführung der Eiſenbahn-Unfallverſicherung. Das engliſche, vorzüglich bewährte Syſtem

kann mit geringen Abänderungen auf Deutschland angewendet werden.

Der jetzige Zustand des Eisenbahn-Unfallversicherungswesens in Deutschland ist geradezu lächerlich. Die Einrichtungen sind viel zu umständlich und — größtenteils überhaupt nicht vorhanden. Im Jahre 1882 wurden (nach dem statistischen Jahrbuche von Berlin) in ganz Berlin nur 509 Reiseversicherungen abgeschlossen! Die Versicherung müsste in der Weise ausgeführt werden, dass jeder Kassirer auf Wunsch eine „Police" verkauft, die einfach in einem kleinen, dem Eisenbahnbillet ähnlichen Billet zu bestehen hätte, auf welchem stände:

Vorderseite.

Fahrt am (Datumstempel mit Stunde).

Für den Reisenden, welcher, im Besitz dieses Billets, durch einen Eisenbahn-Unfall verunglückt, werden im Todesfalle 5000 M. gezahlt, — für Verletzung angemessene Entschädigung.

Preis: 5 Pfg.

Giltig 24 Stunden nach Lösung.

Rückseite.

Die Entschädigung geschieht nach Maßgabe der Bestimmungen vom . . . . . .

Preis der Policen:

5 Pfg. für 5000 M.
10 = = 10000 =
20 = = 20000 =

Andere als diese drei Summen werden nicht versichert. Es gibt also nur drei Versicherungspolicen.

Bei 1 Pfg. für jede 1000 M. Versicherungssumme lässt sich schon ein ausgezeichnetes Geschäft machen. Diese Versicherung wird für die Verwaltung ein Sporn mehr sein, alles zu tun, was sie kann, um Unglücksfälle zu verhüten. Dass es möglich ist, mit einer so ge-

ringen Versicherungsgebühr auszukommen, ergibt sich aus der deutschen Eisenbahnunfall-Statistik. Es sind getötet worden an *Reisenden* in den beiden Betriebsjahren 1884/85—85/86 zusammengenommen ohne eigenes Verschulden: 22; „in Folge eigener Unvorsichtigkeit" 49. Das, was die Verwaltung „eigene Unvorsichtigkeit" nennt, soll wohl bedeuten, dass die „eigene Unvorsichtigkeit" der *Reisenden* die Ursache der Tötung war; ich habe aber die starke Vermutung, dass es in den meisten Fällen die „eigene Unvorsichtigkeit" der Verwaltung war. Wahrscheinlich sind die meisten dieser Reisenden getötet worden beim Überschreiten der Geleise, und ein deutscher Reisender *kann* keine Reise durch Deutschland machen, ohne die Schienen überschreiten zu *müssen*. Mir ist es sogar einmal vorgekommen, dass mir zugemutet wurde, um aus meinem Zuge zum Bahnhofsgebäude zu gelangen, über einen andern Zug wegzuklettern, d. h. zwischen zwei Interkommunikationswagen hindurch. Der Beamte wurde sehr ungezogen, als ich mich dessen weigerte.

Es sind also *getötet* worden in den beiden Jahren zusammen: 71 Menschen. Die Erben der durch Unvorsichtigkeit getöteten Personen haben ebensowohl Anspruch auf die Versicherungssumme, wie die andern. Nehmen wir an, dass diese 71 Menschen durchschnittlich mit je 10 000 M. versichert gewesen wären, so hätte die Verwaltung auszubezahlen gehabt an die Erben: 710 000 M., also in jedem Jahre durchschnittlich 355 000 M. Außerdem wurden in beiden Jahren zusammen *verletzt*: 189 Reisende, also im Durchschnitt eines Jahres circa 95. Nehmen wir an, die Kurkostenentschädigung habe für jeden dieser 95 betragen 1000 M., was doch wohl reichlich sein dürfte, so hätten wir 95 000 M., macht zusammen: Aufwand an Versicherungssummen 450 000 M. Berechnen wir die Kosten für die Versicherungsbillets und die Verwaltung noch recht reichlich mit 50 000 M., so erhalten wir 500 000 M. Gesamtausgaben. Bei einer Durchschnittsversicherungsprämie von 10 Pfg. gehören nur 5 Millionen versicherte Reisen dazu, um die Kosten zu decken. Da im letzten Jahre befördert worden sind rund 275 Millionen Menschen, so gehört zur Deckung jener halben Million Mark nur, dass von 55 Reisenden je *einer* ein Versicherungsbillet für 10 Pfg. nimmt.

Selbstverständlich wird die Haftpflicht der Eisenbahn durch die zu zahlende Versicherungssumme durchaus nicht verringert. Im Gegenteil, die Erfüllung dieser Haftpflicht sollte, zumal bei offenbarer

Verſchuldung der Eiſenbahn, mit einer gewiſſen Vornehmheit geſchehen. Jedenfalls ſollte die Beweislaſt für die Verſchuldung des Verunglückten ſtets der Verwaltung aufgebürdet werden. Wenn bei einem Eiſenbahnunfall eine Perſon verunglückt, ſo muſſ von vornherein angenommen werden, daſſ die Eiſenbahnverwaltung die Schuld hat, bis ſie das Gegenteil bewieſen hat.

X.

Die Steigerung der Geschwindigkeit.

Das dritte Hindernis des Reisens, außer dem Aufwand von Geld und Bequemlichkeit, besteht in dem Zeitverlust. Auch diesen auf das geringste Maß zurückzuführen, muss die Aufgabe einer weisen Eisenbahnpolitik sein. Bei dem heutigen Tarif nützt die Steigerung der Geschwindigkeit nur dem Publikum, welches sie bezahlen kann, d. h. den Reichen. Die Verwaltung hat keinen Vorteil davon. Die Ausnutzung der Schnellzüge kann eben bei den heutigen Preisberechnungen keinen Gewinn bringen, weil die Reiselustigen außer durch den ohnehin hohen Tarif noch durch einen Zuschlag von 20—25% verscheucht werden. Sodann haben viele Schnellzüge nur zwei Klassen, sind also der Masse überhaupt nicht zugänglich. Die Folgen dieses „Verscheuchungssystems", welches im Personenverkehr fast durchweg gilt, ist diese: von den rund 275 Millionen Passagieren haben nur rund 8 Millionen von der Wohltat der Schnellzüge Gebrauch machen können, und die Ausnutzung der vorhandenen Schnellzugsplätze zu denen der Personenzugsplätze verhält sich ziemlich genau wie 1 : 2. Also die Schnellzüge werden doppelt so schlecht ausgenutzt wie die Personenzüge!! Sie rentiren also infolge des jetzigen Verscheuchungssystems im Verhältnis zur Ausnutzung doppelt so schlecht.

Dazu hat das jetzige System der unbequemen Bahnhofseinrichtungen es mit sich gebracht, dass man, um den weitreisenden Personen doch einige Bequemlichkeit zu gewähren, die „durchgehenden Wagen" eingeführt hat. Es ist ja in der Ordnung, dass man, namentlich in der Nacht, die Reisenden nicht ohne Not zwingt, den Wagen zu wechseln. Aber es wäre durchaus nicht nötig, dass z. B.

zwischen Berlin und München oder Lindau, oder zwischen Berlin und Straßburg durchgehende Wagen liefen, zumal am Tage, wenn nicht eben die Unbequemlichkeit des Wagenwechsels bei den jetzigen konfus machenden Einrichtungen auf den Bahnhöfen und an den Zügen eine zu große wäre. Das Unangenehme beim Wagenwechsel, zumal in der Nacht, besteht jetzt hauptsächlich in der Schwierigkeit, den richtigen Zug und darin den richtigen Wagen zu finden. Durch ein zweckmäßiges Plakatsystem wäre auch hierin Abhilfe zu schaffen. Die durchgehenden, schlecht besetzten Wagen belasten die Züge ganz ungebührlich und behindern dadurch ihre Schnelligkeit.

In der Vermehrung der Geschwindigkeit erblicke ich eins der allerwichtigsten Mittel zur Vermehrung der Reiselust und zur Vermehrung der Reisemöglichkeit. Zeit ist weit mehr Leuten auch Geld, als sich's die Eisenbahndirektoren träumen lassen. Streng durchgeführt ist der Grundsatz von „Zeit ist Geld" nur im englischen Eisenbahnwesen. In England gilt als Regel: Jeder Zug (wie überhaupt jedes öffentliche Fahrzeug) fährt mit der größten technisch erreichbaren und noch gefahrlosen Schnelligkeit, die seinen eigentümlichen Verhältnissen entspricht. Die englischen Eisenbahnverwaltungen tun das nicht um der schönen Augen der Reisenden willen, sondern im wohlverstandenen eigenen Interesse, und rechnen können jedenfalls die Engländer so gut wie die Deutschen. Die dortigen Fachleute erklären, sie müssen die Züge so schnell fahren lassen, um die Linie frei zu halten!

In ihrem wohlverstandenen Interesse sollten auch die deutschen Eisenbahnen den Grundsatz annehmen, dass alle Personenzüge nach Tunlichkeit schnell zu fahren haben, selbst wenn dadurch Mehrkosten entstehen sollten. Ich werde aber den Beweis führen, dass keine Mehrkosten entstehen, dass vielmehr noch ein Geschäftsgewinn durch die Vermehrung der Geschwindigkeit erwächst.

Einige Einrichtungen, die jetzt fehlen, werden allerdings durch die Steigerung der Geschwindigkeit wohl nötig werden. Klosets werden in den schnellfahrenden Zügen, d. h. in solchen, die selten halten, noch mehr als jetzt vorhanden sein müssen, um nicht die Notwendigkeit längerer Aufenthalte herbeizuführen. Auch werden zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens der Passagiere in Schnellzügen hohe Bahnsteige nützlicher sein als die jetzigen niedrigen, welche jedes Mal eine nicht ganz ungefährliche Kletterpartie erfordern.

Durch Abkürzung der Aufenthaltszeiten und durch Überschlagen untergeordneter Stationen, an denen die Schnellzüge jetzt ganz unnötig halten, läßt sich bei einer längeren Fahrt schon ein ganz ansehnliches Stück Zeit ersparen. Diese Ersparnis ist in jeder Beziehung eine solche, denn je kürzeren Aufenthalt ein Zug auf der Station hat, desto weniger verbrennt er nutzlos Kohlen für das „Dampfhalten", desto weniger verdampft er Wasser, desto weniger Beleuchtung und Erwärmung verbraucht er nutzlos. Da, wo keine Anschlüsse abgewartet werden müssen, kann der Aufenthalt auf die technisch nötigste Zeit beschränkt werden. Die Erfindung, Wasser, auch ohne zu halten, durch die Maschine einzunehmen, sollte man sich auch in Deutschland zu Nutze machen. Das Warten auf Anschlußzüge würde wesentlich abgekürzt werden können, wenn in Bezug auf Pünktlichkeit strengere Grundsätze im deutschen Betriebe, namentlich im süddeutschen, Platz griffen. Eine Verspätung, die nicht in „höherer Gewalt" ihre Veranlassung hat, sollte grundsätzlich unzulässig sein. Unter „höherer Gewalt" verstehe ich natürlich auch Radreifenbrüche, Platzen von Siederöhren, Heißlaufen von Achsenlagern u. s. w. Dagegen erkenne ich z. B. den Durst bayrischer Zugführer nicht unbedingt als eine die Zugverspätung entschuldigende höhere Gewalt an; nicht einmal das, was man „ungewöhnlichen Andrang von Reisenden" nennt. Dieser Andrang ist fast stets vorauszusehen. Stände dem Publikum in Deutschland ein ähnliches Klagerecht auf Entschädigung für Verspätungen zur Seite wie in England, so würde die Verwaltung sich mehr Mühe geben, pünktlich zu sein. Deshalb müßte unbedingt abgeschafft werden eine Bestimmung, wie die im § 21 Absatz 1 des deutschen Betriebsreglements, welche ungeheuerlicher Weise lautet: „Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung." Sie ist eine einseitige Aufhebung des gemeinen Rechts, nach dem jeder, der durch sein Verschulden einen Schaden verursacht hat, entschädigungspflichtig ist. Der jetzige Zustand ist um so unhaltbarer und rechtswidriger, als für die Schnellzüge eine besondere Bezahlung geleistet wird. Jedenfalls stellt das Billet zusammen mit dem Fahrplan einen rechtsgiltig geschlossenen Vertrag zwischen Eisenbahnverwaltung und Reisenden dar, von dessen Verpflichtungen sich keiner der Kontrahenten einseitig lossagen kann. Die Benutzung der Schnellzüge wird in Zukunft ebensowenig wie jetzt den Einwohnern von Orten versagt werden,

an welchen die Schnellzüge nicht halten. Sie müssen eben nur mit einem etwas früher fahrenden Personenzuge, der an ihrer Station hält, bis zur nächsten Schnellzugstation fahren und dort einsteigen.

Dass die strenge Innehaltung der Abfahrt- und Ankunftzeiten das beste Mittel zur Verhütung von Unglücksfällen ist, lehrt die Geschichte der Unfälle. Die allermeisten sind zurückzuführen auf eine „Verspätung". Die Verspätungen bringen das ganze System in Unordnung, machen verwickelte Dispositionsänderungen nötig, erfordern ein umständliches Hin- und Hertelegraphiren und Signalisiren, und schließlich sind es doch die untersten Beamten, die Weichensteller und Signalwärter, welche für die veränderten Dispositionen einzustehen haben. Wenn ich mit einem verspäteten Zuge fahre, so gebe ich stets mein Leben für verloren. In Baden, wo die größte Eisenbahn-Bummelei herrscht, kommen auch die meisten schweren Unfälle vor.

Die Schnelligkeit, welche verlangt werden muss, ist diejenige, welche technisch zu erreichen ist ohne Gefährdung des Zuges. Die bis jetzt über die erreichbare Schnelligkeit ohne Gefährdung gemachten Erfahrungen berechtigen mich, zu sagen, dass die jetzige Schnelligkeit in Deutschland bei den Personenzügen, selbst bei den Kourierzügen, noch außerordentlich viel zu wünschen übrig lässt. Die laienhafte Redensart, die einem als Einwand entgegengehalten wird: „Es sollen wohl noch mehr Unglücksfälle vorkommen?!" hat gar nichts zu bedeuten. Entweder die Geschwindigkeit des Berlin-Kölner „Blitzzuges" ist gefährlich: dann muss sie vermindert werden; oder sie ist nicht gefährlich: dann muss sie möglichst als Norm dienen für die zu erreichende Geschwindigkeit auf den deutschen Eisenbahnen, natürlich unter Berücksichtigung der Steigungsverhältnisse.

Es ist durchaus nicht wahr, dass die Wahrscheinlichkeit der Unglücksfälle wächst mit der Geschwindigkeit. Diese Wahrscheinlichkeit wächst vielmehr, je länger, zumal bei eingeleisigen Bahnen, ein Zug sich zwischen zwei Stationen befindet. Je schneller jede Strecke zwischen zwei Stationen frei wird, desto mehr Gefahren des Zusammenstoßes mit unrichtig signalisirten Zügen u. s. w. werden vermieden. Außerdem erhöht die Schnelligkeit eines Zuges die Aufmerksamkeit des Bewachungspersonals und wendet so Gefahren von ihm ab. Die Geschichte der Eisenbahnunfälle lehrt keineswegs, dass die meisten vorgekommen sind bei Schnellzügen. Die in Betracht kommenden

Unglücksfälle sind natürlich nur solche, welche durch Entgleisung, Zusammenstoß und dergl. verursacht werden. Die zahlreichen Unglücksfälle auf den Bahnhöfen oder in ihrer Nähe haben meist mit der Schnelligkeit der betroffenen Züge garnichts zu tun.

In England wird durchschnittlich bedeutend schneller gefahren als in Deutschland. Die vergleichende Eisenbahn-Unfallstatistik lehrt aber folgendes. Es sind auf deutschen Eisenbahnen getötet worden „ohne eigenes Verschulden" und „infolge eigener Unvorsichtigkeit" Reisende (ohne die Selbstmörder):

im Jahre 1883/84: 24
1884/85: 49
1885/86: 22
95 getötet.

Da in diesen 3 Jahren zusammen 807 095 000 Reisende befördert worden sind mit zusammen 23 013 677 000 Personen-km, so kommt in Deutschland auf je $8^1/_2$ Millionen Reisende und auf je 242 Millionen Personen-km 1 Getöteter.

In England betrug die Zahl der Unfälle nach der amtlichen, dem Parlament zugegangenen Statistik in den Jahren 1880—1884 bei viel größerer Zuggeschwindigkeit als in Deutschland nur:

	getötete Passagiere:	1 Reisender auf:
1880:	29	20 823 000
1881:	23	27 050 000
1882:	18	36 375 000
1883:	11	62 156 000
1884:	31	22 419 000
Durchschnittlich jährlich:	$22_{,2}$.	Durchschnittlich jährlich 1 Reisender auf: 33 764 000.

Dabei ist zu erwähnen, dass die Abonnementsbillets bei dieser englischen Statistik in der Gesamtziffer der Reisenden nicht eingerechnet sind. Die Zahl der Reisen mit solchen beträgt jährlich in England rund 180 Millionen. In Wahrheit stellt sich also die Zahl der Getöteten für England noch viel günstiger. Es ist danach nämlich im Durchschnitt nur 1 Reisender auf 42 Millionen getötet worden.

Während in Deutschland im Jahre 1884/85 von den Bahnangestellten getötet wurden 296, wurden in England getötet 546,

absolut in England viel mehr, aber im Verhältnis zur geleisteten Kilometerzahl bedeutend weniger.

Das Bemerkenswerteste an jenem amtlichen englischen Bericht ist, dass er nicht einen einzigen Fall von Entgleisung auf der Strecke in Folge zu großer Geschwindigkeit anführt, sondern nur 12 leichte Unglücksfälle wegen zu großer Geschwindigkeit beim Einfahren in Stationen und meist wegen Versagens oder leichtsinniger Weise zu spät eingetretener Anwendung der Vakuumbremse. Ich brauche nicht zu sagen, dass ich durchaus nicht wünsche, dass man in Deutschland übertrieben schnell in die Station einfahre. Aber auf der Flachbahni die Geschwindigkeit absichtlich und ohne Not zu verlangsamen, ist ein nationalökonomisch nicht zu rechtfertigender Unverstand.

Die Zahl der Eisenbahnunfälle war in den genannten dre Jahren in Deutschland zusammen: 1339 Entgleisungen, 932 Zusammenstöße. Dazu noch 11 963 „sonstige Unfälle". In England relativ zu seiner Verkehrsstärke nicht halb so viel! — Damit halte man zusammen, was Weber in seinem Buch „Vom rollenden Flügelrade" schreibt: „Die enorme Intensität und Konzentration der Leistungen bei der englischen Eisenbahnmanipulation illustrirt sich durch die Tatsache, dass auf einer Fläche, die um $^1/_6$ kleiner ist als die Preußens, sich in England über 5 mal so viel Passagiere und $2^1/_2$ mal so viel Güter bewegen als dort, und mit einer ungefähr um $^1/_3$ größeren Durchschnittsgeschwindigkeit, ganz abgesehen von der Schwierigkeit, welche die doppelte Dichte des Bahnnetzes und die Wechselwirkung mit über einem halben hundert Seehäfen und einem Kanalweg von 6000 km Länge mit sich bringt." —

Ich glaube bewiesen zu haben, dass, soweit ein Schluss aus den obigen Zahlen erlaubt ist, er nicht zu Ungunsten des Landes mit den schneller fahrenden Zügen ausfällt.

Der Nutzen des Schnellfahrens für die Reisenden ist unbestritten. Dieser Nutzen wächst an individuellem Wert für den Reisenden im umgekehrten, vielleicht sogar im umgekehrt quadratischen, wenn nicht noch höheren Verhältnis zu seiner Vermögenslage. Eine ersparte Stunde ist für den Arbeiter im Verhältnis zu seinem Tagesverdienst und zu den Kosten seines Lebensunterhalts mehr wert als für den Reichen, obgleich der absolute Wert der Zeitersparnis natürlich im Verhältnis zum Reichtum steigt. Die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung aber legt gerade dem Armen jetzt die größten Zeit- und

damit Geldopfer auf. Der Mittelbegüterte kann durch Benutzung eines Retourbillets auf den meisten deutschen Bahnen der Wohltat der Schnellzüge teilhaftig werden; der Benutzer der IV. Klasse ist davon ausgeschlossen. Dies passt durchaus nicht mehr in die soziale und wirtschaftliche Auffassung unserer Zeit hinein.

In Zukunft sollten alle Personenzüge ohne Ausnahme Schnellzüge sein, nur mit dem Unterschied, dass gewisse Züge auf allen, gewisse auf vielen, gewisse auf wenigen Stationen halten. Zwischen zwei Stationen aber haben sie alle mit der größten ohne Gefährdung zu erreichenden Schnelligkeit zu fahren. Dies gilt ganz besonders von den Zügen, welche dem Lokalverkehr in der 1. und 2. Zone dienen. Es ist eine Lebensfrage für viele Personen, welche gern aus den großen Städten hinaus möchten, ob sie auch eine Möglichkeit haben, ohne zu großen Zeitverlust täglich an ihr Geschäft in der Stadt zu gelangen. Ein Vorortzug, der zu einer Entfernung von 12 km (Berlin-Zehlendorf) die „vorschriftsmäßige" Zeit von 27 Minuten verbummelt, lässt es sehr vielen Personen selbst bei ganz billigen Abonnementstarifen nicht rätlich erscheinen, ihren Wohnsitz von Berlin nach Zehlendorf zu verlegen, so gern sie es auch sonst aus gesundheitlichen und allgemein wirtschaftlichen Rücksichten täten. Vollends eine Stunde für eine Fahrt von der Wohnung bis zur Arbeitsstätte und ebensoviel zurück hat weder der Geschäftsmann, noch der Beamte, noch der Arbeiter täglich übrig.

Eine unmittelbare Folge der größeren Schnelligkeit würde auch die sein, dass das Publikum geringere Anforderungen an Komfort, an bequeme Besetzung der Plätze stellen würde. Mangel an Komfort macht sich um so stärker fühlbar, je länger die Fahrt dauert. Ein Schnellzug vermindert alle Widerwärtigkeiten einer Eisenbahnreise im geraden Verhältnis zu seiner Zeitersparnis.

Die Ersparnis an Zeit für die Reisenden und der wirtschaftliche Gewinn durch die Steigerung der Geschwindigkeit entspricht einer außerordentlich hohen Summe. Die Durchschnittslänge einer Fahrt beträgt gegenwärtig in Deutschland 28 km. Scheide ich selbst alle Personen aus, die in Schnellzügen befördert worden sind, und belasse es für sie bei der bisherigen Geschwindigkeit (die aber auch noch zu steigern wäre), rechne ich also nur die Personen, die in gewöhnlichen Zügen befördert worden sind, so bleiben für das Jahr 1885/86 rund 267 Millionen Personen zu je 28 km. Die jetzige Fahr-

geschwindigkeit der Personenzüge übersteigt im Durchschnitt nicht 30 km in der Stunde. Es werden also jetzt gebraucht zu jeder Reise im Durchschnitt 56 Minuten. Würde die Geschwindigkeit im Durchschnitt um 50 % für die Personenzüge gesteigert, also von 30 auf 45 km in der Stunde (Aufenthaltzeit eingerechnet), so ergibt dies allein eine Ersparnis von 267 Millionen × 31 Minuten = 8 177 Millionen Minuten oder 136 Millionen Stunden!

Wer sich über diese ersparten Stunden lustig macht und etwa meint, daß solche aus kleinen Zeitsplittern zusammengesetzte Ersparnis doch nichts wert sei, dem erwidere ich, daß die Eisenbahnverwaltungen über ersparte Zeit nicht so verächtlich denken. Sie berechnen nämlich dem Reisenden die ersparte Zeit zu ganz ungeheuren Sätzen. Sie berechnen die Stunde ersparter Zeit bis zu 2 M.! Wem „Zeit ist Geld" keine sinnlose Phrase ist, der multiplizire die obigen 136 Millionen Stunden auch nur mit 1 M. als dem von der Eisenbahn berechneten Wert einer ersparten Stunde für die III. Klasse, und entsetze sich über die jetzt jährlich vergeudeten 136 Millionen Mark Nationalvermögen!

Hier ein paar Beispiele. Ein armer Teufel, der von Berlin nach Hannover in der III. Klasse des Personenzugs fährt, braucht dazu 6 Stunden 26 Minuten und zahlt dafür $10{,}_{30}$ M. Im Schnellzuge braucht er dazu 4 Stunden 16 Minuten und muß dafür $13{,}_{30}$ M. bezahlen. Die Eisenbahn berechnet ihm die ersparte Stunde also mit fast $1{,}_{50}$ M. — Ein Reisender auf der Linie Breslau-Halbstadt bezahlt für die Personenzugfahrt III. Klasse 4 M. und braucht 3 Stunden 22 Minuten. Für die Schnellzugsfahrt in 2 Stunden 59 Minuten muß er $4{,}_{70}$ M. bezahlen, also für 23 ersparte Minuten 70 Pfg.!

Ein Reisender II. Klasse fährt von Würzburg nach Heidelberg im Personenzug 5 Stunden 20 Minuten und bezahlt $8{,}_{50}$ M. Ein sogenannter „Eilzug" braucht dazu 4 Stunden 36 Minuten (für nur 159 km, also Geschwindigkeit pro Stunde nur 34 km!) und kostet $10{,}_{30}$ M. Es kosten also 54 Minuten ersparter Zeit $1{,}_{80}$ M.

Die jetzige Geschwindigkeit läßt sich steigern, ganz wesentlich und ohne Gefahr. Ob sie sich in Deutschland bis zu der Geschwindigkeit steigern läßt, welche man in England erzielt, weiß ich nicht. Techniker haben mir versichert, daß unser jetziger Oberbau nicht stark genug sei, um so schnelle Züge wie die schnellsten englischen auszuhalten. In Bezug auf Schnelligkeit ist bekanntlich zu

unterscheiden die sogenannte journey speed und running speed. Die erstere schließt alle Aufenthalte ein, die letztere schließt sie aus und bezeichnet nur die auf freier Bahn gelegentlich erzielte Geschwindigkeit. Die erstere hängt wohl von der letzteren ab, kann aber auch durch Abkürzung der Aufenthalte erhöht werden. Es herrschen in Deutschland vielfach recht irrige Ansichten über die größten Geschwindigkeiten auf der Eisenbahn. Manche halten den vielgerühmten Berlin-Kölner „Blitzzug" (Mittags ab von Berlin) für den schnellsten Zug der Welt. Das ist unrichtig; die schnellsten Züge Europas fahren in England. „Schnell" nenne ich nur diejenigen Züge, die wenigstens 60 km in der Stunde „Reisegeschwindigkeit" (journey speed) haben. Die englischen Schnellzüge zwischen England und Schottland resp. Irland gehören zu den schnellsten Zügen der Welt. Der schnellste Zug von London nach Edinburg (über Carlisle) fährt 401 englische Meilen = 645 km in 10 Stunden, also pro Stunde der Reise $64^1/_2$ km. Dabei überklettert dieser Zug die Grampianberge! Auf ebener Strecke zwischen London und Crewe fährt er, mit einmaligem Halten, 158 engl. Meilen = 254 km in 153 Minuten, also pro Stunde über 99 km! Mit solchen Geschwindigkeiten kann sich kein Zug des Kontinents messen. Am ehesten noch die deutschen Schnellzüge, d. h. die wirklichen Schnellzüge, nicht die, welche nur so heißen, um den Reisenden 20—25 % mehr Fahrgeld abzuverlangen, aber keine Schnellzüge sind. Der „Blitzzug" Berlin-Köln, der allerdings viel ebene Bahn hat, nicht wie der Zug London-Edinburg Gebirge überklettert, fährt im Durchschnitt 62 km pro Stunde. Zwischen Berlin und Hanover macht er 77 km in der Stunde.

Dagegen steht Frankreich zurück. Der schnellste Zug zwischen Paris und Marseille fährt 863 km in 828 Minuten, also auch nur 62 km pro Stunde; der nur einmal wöchentlich als Blitzzug zwischen Paris und Bordeaux fahrende Zug allerdings 585 km in 513 Minuten, also 68 km pro Stunde. Zur Vergleichung setze ich noch einige „Reisegeschwindigkeiten" für einige andere Züge her: London-Bristol $77^1/_2$ km; London-Manchester $71^1/_2$ km; London-Dover $80^1/_2$ km; Paris-Lyon $57^1/_2$ km; Paris-Deutsch Avricourt 59 km (Orient-Expreß); Petersburg-Moskau $44^1/_2$ km; Korsör-Kopenhagen $47^1/_2$ km; Malmö-Stockholm $42^1/_2$ km; Verona-Florenz $33^1/_2$ km;

indischer Postzug Brindisi-Bologna $47^1/_2$ km; Irun-Madrid 36 km; Brüssel-Ostende 59 km.

Recht langsam fahren die Schnellzüge in Österreich, auch bei glatter Bahn. Wien-Budapest via Bruck 262 km in 350 Minuten, Reisegeschwindigkeit nur 44 km pro Stunde. Wien-Pest via Marchegg 278 km in 310 Minuten, Reisegeschwindigkeit $53,_7$ km. Prag-Wien via Brünn 410 km in 460 Minuten, Reisegeschwindigkeit $53,_4$ km. Wien-Tetschen (Schnellzug nach Berlin) 458 km in 592 Minuten, pro Stunde $48,_9$ km.

Auf einigen der wichtigsten Durchgangslinien Deutschlands wird auch recht mäßig schnell gefahren. Man fährt jetzt mit den schnellsten Zügen in einer Reisestunde: Königsberg-Breslau: 48 km; Stettin-Breslau 45 km; Berlin-Frankfurt a/M. via Halle-Bebra: $46^1/_2$ km; Breslau-Frankfurt a/M. via Dresden: $48^1/_2$ km; Hamburg-Frankfurt: $49^1/_2$ km; Hamburg-Dresden: $53^1/_2$ km; Köln-Breslau via Berlin: $56^1/_2$ km; Berlin-Lindau: 43 km; Hamburg-München: $34^1/_2$ km; Berlin-Stuttgart via Ritschenhausen: 42 km; Berlin-Straßburg: $43^1/_2$ km.

Es ist wahrlich keine menschenmörderische Forderung, zu verlangen, dass man auf allen diesen und vielen andern wichtigen Strecken fahre mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 60 km in den schnellsten Zügen bei Abkürzung vieler entbehrlicher Aufenthalte. Die Geschwindigkeit bleibt dann noch hinter dem Berlin-Kölner Blitzzuge zurück, der jetzt mit vielen langen Aufenthalten 62 km pro Stunde macht. Die obigen deutschen Reisen würden alsdann dauern (die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die jetzige Reisedauer): Königsberg-Breslau 10^{50} Stunden (13^{35}); Stettin-Breslau 5^{52} (7^{48}); Berlin-Frankfurt a/M. 8^{56} ($11^1/_2$); Breslau-Frankfurt a/M. 13^{51} (17^5); Hamburg-Frankfurt a/M. 9^5 (11); Hamburg-Dresden 8^5 (9^2); Köln-Breslau 15^{51} (17^6); Berlin-Lindau 14^{30} (20^{15}); Hamburg-München 15^{52} ($21^3/_4$); Berlin-Stuttgart 10^{51} (15^{28}); Berlin-Straßburg 12^{45} (17^5).

Dass die Ersparnis an Zeit nicht unwesentlich auf die Belebung des Fernverkehrs einwirken würde, darf wohl ohne sanguinische Neigungen angenommen werden. Die Schnellzüge dieser Art würden jedenfalls gut besetzt sein, besser als jetzt. — Eine noch größere Geschwindigkeit lässt sich ohne Gefahr bei den Nachtzügen erreichen durch Streichung einiger Aufenthaltsstationen.

Was nun die angeblichen Mehrkosten der Schnellzüge anbetrifft, so bin ich da zunächst auf die Angaben der Techniker angewiesen. Ein hervorragender Fachmann, Garcke, beweist durch die Tabellen in seinem Buch: „Komparative Berechnungen" 2c. (Tabelle Nr. XII.), dass die Achsmeile eines Zuges sich um so teurer stellt, je langsamer der Zug fährt! Die Berechnung der genauen Selbstkosten eines Zuges ist aber so schwierig, ja unmöglich, dass ich diese technisch unlösbare Frage auf sich beruhen lasse. Annähernd kann man sie mit Zuhilfenahme folgender Erwägungen — wenn auch nicht lösen, aber sie doch dem Verständnis näher bringen.

Es gibt bei jedem Zuge dreierlei Kosten: 1) solche, welche durch die Schnelligkeit überhaupt nicht betroffen werden, also immer gleich bleiben; 2) solche, welche mit der Schnelligkeit zunehmen; 3) solche, welche mit der Schnelligkeit abnehmen. Zu den gleichbleibenden Kosten gehören die gesamten Verwaltungskosten, die Bewachungskosten, die Stationskosten, die Expeditionskosten, die Zinsen des Anlagekapitals und vieles andre. Nach der Versicherung der Techniker auch die Kosten des Schmier-, Putz- und Verpackungsmaterials der Zugkraft und der Wagen pro Nutz-km.

Es steigen mit der Vermehrung der Geschwindigkeit die Kosten pro Nutzmeile für Kohlen- und Wasserverbrauch, für die Unterhaltung und Erneuerung besonders der Zugkraft. Über die größere Abnutzung der Schienen bei Schnellzügen sind die Ansichten der Techniker geteilt, doch will ich sie ohne weiteres zugeben. Garcke leugnet die größere Abnutzung der Schienen ganz. Scheffler in seinen „Transportkosten und Tarifen" schreibt auf Seite 34: „Die Mehrabnutzung der Lokomotiven und Wagen durch die größere Fahrgeschwindigkeit ist nicht von großer Bedeutung, teils weil der Zeitgewinn bei der Schnellzugsbeförderung nicht lediglich durch die gesteigerte Fahrgeschwindigkeit, sondern zum großen Teil durch abgekürzten oder ganz wegfallenden Aufenthalt auf den Zwischenstationen erzielt wird, teils weil die Abnutzung der Fahrzeuge bei weitem nicht im direkten Verhältnis mit der Geschwindigkeit wächst, vielmehr bei guter Schmierung die eigentlichen Reibungen von der Geschwindigkeit ganz unabhängig sind und nur die Stöße mit der Geschwindigkeit stärker werden." — Scheffler geht sogar so weit zu sagen: „Der Verbrauch an Brennmaterial für die Lokomotiven wird durch die Geschwindigkeit gar nicht, sondern nur durch die mechanische Leistung bedingt, wenigstens ist

eine desfallsige Vermehrung ganz unerheblich und mehr zufällig.“ Das erscheint mir einigermaßen unglaubhaft.

Dagegen *vermindern* sich pro Nutzmeile die Kosten für die Beleuchtung und Erwärmung der Züge, denn diese hängt lediglich von der Zeitdauer der Fahrt ab. Es vermindern sich die Kosten für die Abnutzung der Bremsvorrichtungen: je seltener ein Zug hält, desto weniger nutzt er jene ab. Ein gebremster Zug nutzt auch stärker die Schienen ab, als ein in voller Fahrt befindlicher. Daß die innere Abnutzung der Wagen durch die Passagiere, auf den Zug-km berechnet, von der Dauer der Abnutzung abhängt, also mit der wachsenden Geschwindigkeit der Züge vermindert wird, ist auch klar.

Außerordentlich hohe Ersparnisse aber werden durch die beschleunigte Geschwindigkeit eingeführt durch die *Verringerung der Kosten der Zugbegleitung und Zugführung*. Ein Zugführer oder Lokomotivführer, der bei beschleunigter Geschwindigkeit 12 Stunden Dienst tut und während dieser Zeit um 50% mehr Nutz-km leistet als bei langsamer Fahrt, erspart 50% der persönlichen Kosten pro Nutz-km!

Es wird sich nun darum handeln auszurechnen, ob die Summe der Kostensteigerungen durch vermehrte Schnelligkeit, die sich fast nur an Kohlen und Wasser und an der vermehrten Erneuerung betätigen, größer oder kleiner ist als die Summe der Kostenverminderungen. Der Zugbegleitungsdienst allein kostet jetzt $40^1/_2$ Millionen, ohne den persönlichen Teil des Zugförderungsdienstes. Freilich weiß ich so wenig wie die Leiter der Eisenbahnverwaltungen, wie viel hiervon auf den Güterverkehr und wieviel auf den Personenverkehr entfällt. Das Brennmaterial für beide Verkehre zusammen kostet jetzt ca. 31 Millionen M. Mehr als 10 Millionen hiervon werden schwerlich auf den Personenverkehr fallen. Die Gefahr einer verhältnismäßig wesentlichen Erhöhung der Kosten des Brennmaterials liegt also selbst dann nicht vor, wenn die Geschwindigkeit der Personenzüge ganz erheblich gesteigert würde. Die Gehälter, Stundengelder u. s. w. des Lokomotivpersonals ꝛc. allein betragen ca. 39 Millionen M., also *mehr* als das Brennmaterial. Die Kostenersparnis an persönlichen Ausgaben wird allein die Mehrausgabe für Kohlen übertragen. Ebenso werden die Ersparnisse an den Kosten für die Zugbegleitung reichlich die Mehrkosten für die Erneuerung übertragen.

Die allergrößte in Betracht kommende Kostenverminderung

durch die größere Schnelligkeit liegt aber auf dem Gebiete der Betriebsmittelverwaltung. Es ist eine uralte Verkehrsweisheit, und jeder denkende Kutscher übt sie bei jeder Gelegenheit noch heute: das Geheimnis aller Rentabilität von Kommunikationsanstalten besteht in der schnellen Ausnutzung der Betriebsmittel. Die Vermehrung der Schnelligkeit der Ausnutzung kommt in ihrer Wirkung vollkommen gleich einer Vermehrung der Zahl der Betriebsmittel. Das befolgt jeder Lohnkutscher, der mit gleichbleibender Zahl von Wagen und Pferden eine größere Zahl von Fahrgästen als sonst in gleichem Zeitraum befördern soll: er peitscht seine Pferde zu größerer Schnelligkeit an und erreicht hierdurch dasselbe Ergebnis, wie wenn er einen oder mehrere Wagen oder so und so viel Pferde mehr eingestellt hätte. Die Hauptsache ist, daß in derselben Zeit die Zahl der Nutz-km vermehrt werde, natürlich innerhalb vernünftiger Grenzen, denn die Betriebsmittel können durch zu intensive Ausnutzung plötzlich den Dienst versagen und so mehr Schaden als Nutzen bringen. — Würde auf den deutschen Eisenbahnen schneller gefahren, so würde allein für den Personenverkehr sich eine ganz unschätzbare Ersparnis an Betriebsmitteln ergeben. Die stärkere Abnutzung dieser Betriebsmittel kommt gar nicht in Vergleich mit den Ausgaben, welche ihre Anschaffung und Verzinsung erfordert. Es ist wirtschaftlich vorteilhafter, eine Lokomotive bei 200 000 Nutz-km im Jahr doppelt so schnell abzunutzen, wie 2 Lokomotiven bei je 100 000 km, vorausgesetzt, daß es wirklich Nutz-km sind. Wohl den deutschen Eisenbahnen, wenn sie in der Lage wären, alle 4—5 Jahre ihr ganzes Betriebsmittel infolge der fieberhaften Ausnutzung erneuern zu müssen. Abgesehen von dem ungeheuren wirtschaftlichen Vorteil wäre das auch technisch insofern wichtig, als man dann viel schneller als jetzt die neuesten Erfindungen auf dem Gebiete der Betriebsmittel sich zu nutze machen könnte.

Was wäre die praktische Folge der beschleunigten Geschwindigkeit z. B. des Zuges zwischen Berlin und Frankfurt a./M. via Bebra? Nehmen wir an, er fahre, anstatt der jetzt nur 46 km, 60 in der Reisestunde, so brauchte er zu der 536 km langen Strecke anstatt wie jetzt ziemlich 12 Stunden nur ungefähr 9. Diese Ersparnis an Zeit würde den Reisenden gewiß sehr angenehm sein. Der Tagesschnellzug fährt jetzt von Berlin weg um 8^{50} Morgens und trifft in Frankfurt ein um $8\,^1/_2$ Abends. Der Nachtschnellzug von Frankfurt

nach Berlin verläßt Frankfurt schon um $7^3/_4$ Abends und erreicht Berlin um $7^3/_4$ Morgens. Was ist die Folge? Die Wagen, die in Frankfurt erst Abends um $8^1/_4$ eintreffen, können nicht schon mit dem Zuge um $7^3/_4$ Abends Frankfurt verlassen. Was wird aus ihnen? Sie stehen unbenutzt die ganze Nacht in Wind und Wetter in Frankfurt, bringen keinen Pfennig ein, obgleich ihre Verzinsung bei Nacht wie bei Tage Geld kostet, und ihre Abnutzung bei Nacht wie bei Tage, auch beim Stillstehen, vor sich geht. Das Tagesgehalt der sämtlichen Zugbeamten ist für einen Dienst von 12 Stunden zu dividiren durch die geleistete Nutz-km-Zahl von 536. Nehmen wir 8 Beamte mit zusammen 50 M. = 5000 Pfg., so kommen auf jedes Zug-km $\frac{5000}{536} = 9{,}_3$ Pfg. Zugpersonalkosten. Was würde aber geschehen, wenn der Zug beschleunigt würde? Derselbe Zug würde dann statt Abends um $8^1/_4$ in Frankfurt anzukommen, schon um 5^{50} ankommen. Es wäre dann noch reichlich Zeit, ihn zu reinigen. Das Zugbegleitungspersonal könnte noch Dienst über Frankfurt hinaus, etwa bis Karlsruhe tun und könnte dadurch die Zahl der in ihr Tagesgehalt zu dividirenden km um 142 vermehren, also den Anteil, der auf ein Zug-km an Gehalt entfällt, nicht unwesentlich vermindern, nämlich von $9{,}_3$ Pfg. auf $\frac{5000}{678} = 7{,}_3$ Pfg. Abends um 9 brauchte der Zug erst zurückzugehen, derselbe Zug mit denselben Wagen, und würde morgens schon um 6 Uhr in Berlin wieder eingetroffen sein, um dann, wohlgeputzt, mit dem Morgenzug um 8^{50} wieder seine Reise nach Frankfurt anzutreten.

Man sieht, durch die Beschleunigung dieses Zuges auf eine nicht übermäßige Kilometerzahl in der Stunde spart man folgendes: zunächst die Wagen für einen ganzen Zug. Man spart ferner ein Bedeutendes an persönlichen Zugkosten. Man spart an Beleuchtung, und an Heizung im Winter. Aber bei Lichte besehen, verringern sich sämtliche Ausgaben, mit Ausnahme der zur Vermehrung der Schnelligkeit direkt notwendigen, ganz wesentlich durch die Mehrleistungen, wenn man sie auf die Leistungseinheit reduzirt. Durch die Vermehrung der Geschwindigkeit wird man also in der Folge selbst einen bedeutend gesteigerten Verkehr, eine wesentlich größere Zahl von Zügen mit demselben Betriebsmaterial wie jetzt bewältigen können.

Die Zahl dieser Fälle, in denen durch Vermehrung der Geschwindigkeit der Wagenpark für ganze Züge überflüssig wird, weil eine und dieselbe Garnitur für einen Hin- und Rückzug ausreicht, lässt sich an der Hand des jetzigen Kursbuches auf viele hunderte bringen! Jetzt geht z. B. der Schnellzug Berlin-Zossen-Dresden morgens um 8 Uhr ab und erreicht Dresden (Berliner Bahnhof) um 11^{2}. Der Rückzug fährt von Dresden ab um 10^{23} und erreicht Berlin um 1^{25}. Es versteht sich von selbst, dass zur Beförderung dieser beiden Züge zwei vollständige Garnituren von Wagen erforderlich sind. Der Zug könnte ruhig nach wie vor um 8 Uhr Morgens von Berlin abgehen, aber er müsste so beschleunigt werden, dass er 70 km in der Stunde macht, was so gut möglich ist, wie beim Blitzzug Berlin-Hannover, der auf eine weite Strecke 77 km macht, — da die Linie Berlin-Dresden ebenso flach ist, und zwischen Berlin und Dresden nur zweimal gehalten wird (zusammen 7 Minuten). Er würde dann in Dresden eintreffen, bei 174 km Entfernung, in $2^{1}/_{2}$ Stunden, also schon um $10^{1}/_{2}$. Seine Rückfahrt könnte um 11 stattfinden, und er würde genau wie jetzt um $1^{1}/_{2}$ in Berlin wieder eintreffen, um dann am Nachmittag andre Verwendung zu finden. Nimmt man Dresden als Ausgangspunkt, so lässt sich fast von allen durchgehenden Schnellzügen ab Dresden bis zu den Grenzen Deutschlands sagen, dass derselbe Zug, der als Tageszug gedient hat, in der Nacht wieder zurückfahren könnte. Das ist jetzt so gut wie nirgends der Fall bei Zügen, die über 500 km laufen Es ist unglaublich, wie viele Wagen jetzt unbenutzt auf allen größeren Stationen in der Nacht dastehen, Wagen die am Abend vorher angekommen sind.

Ein sehr lehrreiches Beispiel für diese grenzenlose Vergeudung von teuren Betriebsmitteln bietet die Linie Hamburg-Stettin (Kursbuch Nr. 15), Entfernung 358 km. Der sogenannte „Schnellzug", mit erhöhten Schnellzugspreisen, fährt Morgens $8^{1}/_{2}$ von Hamburg ab, trifft in Stettin Nachmittags 4^{38} ein, Fahrzeit 488 Minuten, Schnelligkeit pro Reisestunde 44 km. Der Rückzug fährt von Stettin um 11^{5} Vorm. ab und erreicht Hamburg um 7^{19} Abends. Natürlich sind zu diesen beiden Zügen mindestens 2 Garnituren Wagen erforderlich. Eine Beschleunigung des Hamburg-Stettiner Zuges bis auf 60 km Geschwindigkeit und eine Abkürzung der Aufenthalte, die jetzt auf der verhältnismäßig kurzen Strecke $1^{3}/_{4}$ Stunden zusammen

betragen, würde es ermöglichen, daß der um $7\frac{1}{2}$ von Hamburg abfahrende Zug in Stettin ankäme um $1\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags. Er könnte dann um 2 Uhr wieder die Rückfahrt antreten und würde in Hamburg eintreffen um $7\frac{1}{2}$ Uhr Abends.

Ich habe mich nun an die zuständige Stelle um Auskunft gewandt, um einmal für ein besonders abschreckendes Beispiel der Vergeudung von Betriebsmitteln die amtliche Bescheinigung zu erhalten. Ich habe wörtlich folgende Auskunft erhalten:

X., den 13. 10. 85.

„Sehr geehrter Herr Doktor!

In den Hamburg-Stettiner Schnellzügen 12 und 15 laufen an durchgehenden Wagen 2 I. und II. Klasse und 2 III. Klasse. Zu diesen Zügen werden drei (!!) Wagenzüge benutzt, von denen der eine hier stets einen Tag in Reserve steht (!). Die Züge sind zusammengesetzt aus Staatsbahn-, Friedrich-Franz und Lübeck-Büchener Wagen. Der heute Morgen als Zug 12 fortgegangene Zug kommt morgen 7^{19} Abends als Zug 15 zurück und steht am 15/10. in Reserve."

Wohl bekomm's ihm! Obiger Brief besagt mit dürren Worten: um einen Zug hin und zurück auf einer einzigen Linie zu bewältigen, sind 12 durchgehende Wagen nötig anstatt 4! also Vergeudung von 8 Wagen. Kostenaufwand allein hierfür: ungefähr 60000 M. vergeudet, Zinsen jährlich bei 4%: 2400 M. Die Leistung eines jeden dieser 12 Wagen beträgt in 3 Tagen (72 Stunden): $2 \times 358 = 716$ km, also Leistung pro Stunde durchschnittlich weniger als 10 km. Eine Postkutsche leistet dasselbe! — Erst wenn man solche Einzelfälle, und zwar recht viele, gründlich durchstudirt hat, begreift man, warum die deutschen Eisenbahnen nur $4{,}4\,\%$ an Verzinsung aufbringen. Wäre sie ein Aktienunternehmen, so würden sie nur gerade die Prioritätszinsen bringen und allenfalls noch $\frac{1}{2}\,\%$ Dividende. — Aber natürlich: die kostbaren Wagen dürfen beileibe nicht strapazirt werden. Wenn sie einmal 8 Stunden gefahren sind, am Sonntag z. B. von $8\frac{1}{2}$ bis $4\frac{1}{2}$, so müssen sie sich ausruhen bis zum Dienstag Vormittag um 11 Uhr: $42\frac{1}{2}$ Stunden! Und wenn sie dann wieder 8 Stunden gefahren sind, so verschnaufen sie wieder bis zum Donnerstag $8\frac{1}{2}$ Uhr Morgens, nämlich 37 Stunden! Ja, es geht wunderbar zu im deutschen Eisenbahnwesen. Was würde man zu einer Telegraphenverwaltung sagen, welche absichtlich in dieser ökonomischen Weise ihr Material schonen wollte? Was zu einem Kutscher, der zwar einen

lohnenden Verdienst mit 2 Pferden Tag für Tag vor sich hätte, aber es vorzöge, zur langsameren Bewältigung dieses Dienstes sich 6 Pferde zu halten? Nur durch Steigerung der Schnelligkeit und entsprechend richtige Anordnung des Fahrplans lässt es sich erzielen, dass die Wagen und die Maschinen nach Menschenmöglichkeit unaufhörlich nutzbringend rollen. Das unaufhörliche nutzbringende Rollen ist aber der Kern der ganzen Eisenbahnweisheit.

Verwaltungen, welche fast auf jeder Linie solche systematische Vergeudung von Betriebsmaterial treiben, natürlich ohne böse Absicht, haben jedes Recht verloren, mit Anspruch auf Autorität Einwände zu machen gegen Vorschläge zur Reform. Die Reformer können irren und vielleicht zu sanguinisch sein in ihren Erwartungen. Aber sie werden durch einen zur besseren Ausnutzung anspornenden Sanguinismus nie so viel kostbares Nationalvermögen vergeuden, wie die Phlegmatiker durch die planmäßige Vergeudung.

Garcke stellt in seinem den Fachleuten zweifellos bekannten, obenerwähnten Werk „Komparative Berechnungen der Kosten der Personen- und Gütertransporte" (S. 30) folgende Berechnung auf: „Wenn eine Lokomotive während ihrer Existenz überhaupt 45000 deutsche Meilen leisten kann, so ergeben sich bei starker Ausnutzung, unter Berücksichtigung der Reparaturkosten folgende Ausgaben. Die Maschine hält bei 6000 Meilen jährlich $7\frac{1}{2}$ Jahre, bei 3000 Meilen jährlich 15 Jahre. Für Reparaturen und Erneuerungen sind zurückzulegen:

bei $7\frac{1}{2}$ Jahren jährlich . . . . . 1561 Thaler.
= 15 = = ... 676 =

Da aber eine nur auf 3000 Meilen sich anstrengende jährliche Maximalleistung 2 Maschinen statt einer für 6000 Meilen notwendig macht, so entstehen für Reparaturen dieser beiden Maschinen Kosten jährlich: 1352 Thaler." — Folglich werden allein bei doppelter Ausnutzung erspart jährlich: 1143 Thaler = 3429 M.*) Ähnliche Berechnungen lassen sich natürlich auch für die Personenwagen bei stärkerer Ausnutzung nach Meilenzahl anstellen. Die Vergeudung für die Lokomotiven bei der jetzigen schlechten Ausnutzung bewirkt also allein jährlich einen Verlust von 41 Millionen M.

*) (4×676) minus 1561.

Bei den Wagen muss diese Vergeudung auch jährlich Dutzende von Millionen M. betragen.

Ich wiederhole folgende aktenmäßige Zahlen: Deutschland besitzt 22735 Personenwagen, deren tägliche Leistung im Durchschnitt nur je 40 km beträgt! es besitzt 12 450 Lokomotiven, deren Leistung im Durchschnitt täglich nur je 60 km beträgt. Das in diesen beiden Betriebsmitteln angelegte Kapital beträgt 762 Millionen M., ihre — jährliche Verzinsung bei 4 % mehr als 30 Millionen! Und ein so kostbares Material behandelt man, als lebten wir noch im Zeitalter des Frachtwagens oder der Postkutsche!

Da ich den Einwand vorhersehen musste, meine Annahme von der Verringerung der Selbstkosten durch die Schnelligkeit, namentlich von der Verbesserung des Verhältnisses zwischen Selbstkosten und Leistung, beruhe auf „utopischen Schätzungen", so habe ich mich bemüht, eine praktische Unterlage für meine Annahme zu gewinnen. Es gibt ein Unternehmen, bei welchem sich der Erfolg der Beschleunigung des Dienstes unmittelbar wahrnehmen lässt: die Berliner Omnibus-Gesellschaft. Durch die Konkurrenz der Pferdebahnen waren die Omnibus außerordentlich in ihrer Rentabilität zurückgegangen. Da entschloss sich die Direktion, eben nur der Not gehorchend, durchaus nicht dem eigenen Triebe der Klugheit, das zu tun, was das Publikum schon lange vergeblich verlangt hatte: die Tarife herabzusetzen und die Geschwindigkeit zu erhöhen. Die Folge war, daß die Dividende in kurzer Zeit von 4 % auf 10 % sich hob! Die neue Einrichtung trat ein, wie mir eine amtliche Mitteilung der Direktion sagt, im Jahre 1881, und sie wurde Anfangs 1882 auf sämtlichen Linien durchgeführt. —

Ich setze zum besseren Verständnis folgende Tabelle her:

Jahr:	Doppelfahrten:	Zahl der Wagen:	Pferde:	Zahl der beförderten Personen:
1878	447570	143	1293	13211000
1879*)	441469	139	1230	11408000
1880	402527	$125_{/7}$	1128	10408000
1881	378621	$111_{/1}$	1060	9690000
1882	388143	110	1060	13381000
1883	405273	$112_{/7}$	1137	14901000
1884	411324	$114_{/4}$	1184	15580000

*) Die stark vermehrten Pferdebahnen machten sich von hier ab fühlbar.

Also im Jahre 1882 wird die Erhöhung der Geschwindigkeit allgemein durchgeführt, — sofort sinkt dadurch die Zahl der Wagen von 125,7 in 1880 auf 110; die Zahl der Pferde sinkt von 1128 auf 1060. Außerdem aber fallen für jeden fortfallenden Wagen auch 2 Beamte weg: 1 Kutscher und 1 Kondukteur. — Interessant ist namentlich der Vergleich zwischen 1883 und 1880. 1137 Pferde haben mit nur 112 Wagen und 224 Begleitbeamten ca. 3000 Doppelfahrten mehr geleistet als 1128 Pferde (nur 9 weniger) mit 125 Wagen und 250 Begleitbeamten! Die Zahl der beförderten Personen aber war teils durch den Anreiz der größeren Geschwindigkeit, teils durch die Verbilligung des Fahrpreises gestiegen von 10408000 Personen auf 14901000 Personen! Also die schnellere Ausnutzung hat zur Folge gehabt: Verminderung des Pferdebestandes (z. B. 1882: 1060 gegen 1879: 1230), Verminderung der Wagen: 110 gegen 139; Verminderung des Personals um 58 Kutscher und Kondukteure; außerdem eine Verminderung des Stallpersonals, der Wagenreiniger u. s. w.; dagegen eine Vermehrung der Zahl der beförderten Personen von 11408000 auf 13381000, ein Steigen der Dividende von 4% auf 10%, und ein entsprechendes Sinken der Ausgaben.

Die deutschen Eisenbahnen haben allen Anlass, von der Omnibus-Gesellschaft zu lernen: Steigerung der Geschwindigkeit innerhalb vernünftiger Grenzen hat unmittelbar zur Folge: Verminderung der Betriebsmittel, Verminderung des Personals, Verminderung vieler Nebenkosten, Vermehrung der Rente, Verbesserung des Verhältnisses zwischen Ausgaben und Einnahmen.

Die größte technisch erreichbare Geschwindigkeit ist die für Reisende wie Eisenbahnverwaltungen vorteilhafteste.

XI.

Die Selbstkosten.

So viel glaube ich bewiesen zu haben, daß der Wert einer Reise für den Reisenden selbst in keinem Zusammenhange steht mit der Zahl der zu ihr notwendigen km, daß sogar angenommen werden darf, der Wert einer Reise sinkt, bei sonst gleichen Verhältnissen, in demselben Maße, wie die Zahl der zurückzulegenden km steigt.

Das einzige, was somit gegen einen Einheitstarif für alle wirklichen Reisen, über einen engen Ortsumkreis hinaus, eingewendet werden könnte, wäre die Rücksicht auf die „Selbstkosten" der Eisenbahnen, welche ja doch mit der Zahl der von jedem Reisenden zurückgelegten km angeblich wachsen.

Diesen „Selbstkosten" wollen wir einmal etwas näher zu Leibe gehen! In der Eisenbahnlitteratur gibt es schon Dutzende von Büchern und Aufsätzen darüber, ohne daß die Frage irgendwie einer Lösung nahe gebracht wäre. Was versteht man denn eigentlich unter „Selbstkosten"? Versteht man darunter etwa die Summe der bekannten Kosten, welche eine Eisenbahnverwaltung im Laufe eines Jahres wirklich gehabt hat für eine bekannte, wirkliche Leistung, also für so und so viel beförderte Tonnen und so und so viel beförderte Personen? Wenn man diese „Selbstkosten" meint, so frage ich: was haben denn die Ausgaben eines früheren Jahres zu tun mit der Tarifirung für ein kommendes Jahr und für eine noch unbekannte Leistung? Die Summe der Selbstkosten eines vergangenen Jahres bedeutet in dieser Beziehung doch nur: es sind befördert worden z. B. 20 Millionen Tonnen Güter auf so und so viele km, und 50 Millionen Passagiere auf so und so viele km, und diese Beförderung hat uns gekostet 70 Millionen M., und wir haben 2 Millionen Überschuß gehabt. Will aber

etwa eine Eisenbahnverwaltung behaupten, dass, wenn sie mehr Tonnen und mehr Güter befördert hätte, sie in genau entsprechendem Verhältnis mehr Mark ausgegeben hätte, so dass also auf jede Personen- oder Gütereinheit dieselbe Geldeinheit an Selbstkosten gefallen wäre?!

Man sieht: „Selbstkosten" sind ein durch und durch zweiseitiger Begriff; ein Produkt aus zwei im voraus durchaus nicht zu bemessenden Ziffern: aus den absolut notwendigen Ausgaben und aus den hinzukommenden Kosten für gewisse Transportmengen.

Nun gibt es ein leicht zu begreifendes Gesetz für alles Eisenbahntransportwesen, welches etwa so lautet: die Selbstkosten für die Beförderung einer Transporteinheit stehen im umgekehrten Verhältnis zu den Transportmengen; sie sinken, je mehr, — sie steigen, je weniger transportirt wird. Dies Gesetz gilt bezüglich des Sinkens innerhalb gewisser Intensitätsgrenzen des Verkehrs, erfährt ein scheinbares Schwanken, wenn diese Grenze überschritten wird, tritt aber wieder in Kraft, sobald jenseits dieser Grenzen das Verkehrsquantum wieder zu steigen beginnt.

Alle Berechnungen, welche man in der Eisenbahnlitteratur über die sogenannten Selbstkosten findet, in den Werken von Garcke, Barychar, Toth, Schima 2c., sind Phantastereien, weichen auch alle von einander ab. Der Personenverkehr lässt sich mit irgend welcher Genauigkeit gar nicht auf seine Selbstkosten prüfen. Selbst wenn diese Selbstkosten aber wirklich zu ermitteln wären, — sie wären vollkommen wertlos für den Zweck der Tarifirung. Es mag ja ganz interessant sein, zu erfahren, wieviel denn in einem Personenzug oder Schnellzug das Personen-km, oder in einem Güterzug das Tonnen-km an absoluten, unvermeidlichen Selbstkosten verursacht hat. Aber diese Selbstkosten bedeuten nichts für die Frage: was eine Person oder eine Tonne auf so und so viele km in Zukunft kosten soll? Diese Frage kann nur beantwortet werden, wenn wir die Mengen von Tonnen oder Personen kennen, auf welche die Selbstkosten des Zuges in Zukunft zu verteilen sind Ein ganz leerer Zug ist der teuerste, obgleich er etwas weniger absolute Selbstkosten verursacht, als ein ganz voller. Ein ganz voller Zug ist trotz den etwas höheren absoluten Selbstkosten der billigste, denn er bringt den höchsten Überschuss. Je voller ein Zug, desto niedriger werden die Selbstkosten der Verwaltung pro Transporteinheit; je leerer, desto höher.

Die Eisenbahnverwaltungen stellen sich nun bei der Betrachtung des Verhältnisses zwischen Selbstkosten und Tarifen immer auf folgenden kuriosen Standpunkt. Sie sehen den augenblicklich herrschenden Tarif so an, als sei er etwas von Gott oder von der Natur gewolltes, unabänderliches, wie eine Naturkraft gleich dem Dampf oder der Adhäsion des Zuges an die Schienen. Und sie sehen deshalb auch die Folge des Tarifs: die gegenwärtige sogenannte „Ausnutzung", als einen ungefähr ebenso unabänderlichen Faktor an, wie etwa die Kosten der Lokomotiven, des Rüböls oder der Steinkohlen. Sie wollen dessen durchaus nicht Wort haben, dass sie die „Selbstkosten" bis zu einem gewissen Grade vollkommen in ihrer Hand haben, dass sie sie vermehren oder vermindern können durch die Anwendung eines zweckmäßigen Tarifs, nämlich desjenigen Tarifs, welcher das Anwachsen der Transportmengen am wenigsten hindert.

Was würde man zu einem Kaufmann sagen, der sein Geschäft auf folgende Art führte? Er besäße als Monopolist ein Bergwerk, welches ein bestimmtes Metall allein auf Erden hervorbrächte. Die ganze Welt wäre notgedrungen Kunde für seine Waare. Das Metall wäre auch ein höchst nützliches. Um es zu gewinnen, müsste er kostspielige Maschinen, ein großes Beamten- und Arbeiterheer ꝛc. bezahlen, außerdem die Zinsen für ungeheure Anleihen, die er zur Anlegung von Stollen und zum Betriebe aufgenommen. Die Grenzen seiner Produktion wären unbeschränkt. Als er das Bergwerk übernahm, war der Segen des Metalls noch nicht so allgemein bekannt; die Menschheit musste sich erst allmählich daran gewöhnen. Man hatte sich bis dahin stets mit schlechten Surrogaten beholfen. Nun glaubte er ein vortreffliches Geschäft zu machen, indem er sich jedes Pfund seines Metalls mit Gold aufwiegen ließ. Er verdiente auch ganz tüchtige Summen, erweiterte den Betrieb immer mehr, nahm immer größere Anleihen auf und dachte, nun soll es recht schwunghaft gehen. Aber was geschah? Der Absatz seines Metalls hielt nicht Schritt mit den Aufwendungen, die er für die Gewinnung gemacht hatte. Die Reichen befriedigten nach wie vor ihr Bedürfnis durch sein Metall, aber die Armen konnten es sich nur für ganz besondere Luxusbedürfnisse gönnen. Ungeheure Mengen gewonnenen Metalls lagen da, aber der Kaufmann wollte den Preis nicht ermäßigen, weil er ja dann für jedes Pfund so viel weniger einnähme

als früher. Und denen, welche ihn baten, er möchte doch seine Waare billiger verkaufen, damit er damit räume, und damit alle Welt des Segens teilhaftig werden könnte, antwortete er: „Wie kann ich denn das? meine „Selbstkosten" sind ja viel zu hoch! Ich habe allein im vorigen Jahre 1000000 M. ausgegeben und habe nur 1400000 M. eingenommen; wenn ich nun den Preis um 50 % ermäßige, so werde ich nur noch 520000 M. einnehmen, also 480000 M. jährlich verlieren."

In der Lage dieses Kaufmanns befindet sich die Eisenbahnverwaltung, und zwar nicht allein in Deutschland, sondern in allen Ländern der Erde. Überall werden die „Selbstkosten" berechnet, indem man die absoluten Selbstkosten des letzten Jahres dividirt durch die Ziffern des geleisteten Verkehrs des letzten Jahres, diesen Verkehr als einen fast unabänderlichen ansieht und daraufhin den Tarif für das nächste Jahr bestimmt.

Die „Selbstkosten" der Transporteinheit nehmen also ab mit den wachsenden Transportmengen. Die Selbstkosten der gesamten Transportmenge wachsen allerdings beim Wachsen der Menge, aber sie wachsen in einem langsameren Tempo. Ein vortreffliches Beispiel liefert mir Herr Schreiber, östreichischer Eisenbahn-Zentralinspektor, übrigens als „Fachmann" ein Gegner des Einheitstarifs, in seinem Buch „Das Tarifwesen der Eisenbahnen" (Wien 1884, Seite 42):

Es betrug im Jahre 1869 pro Bahnmeile:

	Die Transportmenge.	Ausgabe.	Ausgabe pro Ctr. der Nettolast.
	Ctr.	Thlr.	Pfg.
bei der preußischen Ostbahn .	5370000	24087	$1_{,61}$
= = Niederschl. Märk. Bahn	15347000	47661	$1_{,12}$
= = Köln-Mindener Bahn	19270000	54079	$1_{,01}$

Also der größeren Transportmenge steht auch eine größere absolute Ausgabe gegenüber, aber keine in gleichem Verhältnis gewachsene, denn die Ausgabe pro Einheit schwankt zwischen $1_{,61}$ Pfg. und $1_{,01}$ Pfg. — Natürlich können auch noch andere Umstände auf den Selbstkostenpreis Einfluss haben; aber im ganzen heißt es bei der Eisenbahn, wie überall im Geschäft: die Menge muss es bringen! —

Die Eisenbahnverwaltungen erheben einen unsinnig hohen Tarif. Wie unsinnig er ist, sehen sie nicht ein; denn einen gewissen Verkehr

haben sie ja trotzdem immer, weil doch schließlich eine Anzahl von Menschen reisen muss. Geht das Geschäft gar zu schlecht, so kommen die Eisenbahnweisen von Zeit zu Zeit auf den Gedanken: der Tarif ist falsch! Aber bei ihnen bedeutet das nur: er ist zu niedrig. Instinktiv aber fühlen sie, dass sie ihn nicht erhöhen dürfen, ohne noch schlechtere Geschäfte zu machen. Das andere Mittel aber, den Tarif zu ermäßigen, haben sie im Personenverkehr wenigstens bis jetzt noch niemals in größerem Umfange probirt. Dennoch sprechen sie von „Selbstkosten" wie von etwas Geheiligtem, wie von einem Naturgesetz. Solange sie noch 5 und 6% im Durchschnitt erzielten, ging das an; da konnten sie sich einbilden, ihr Tarif sei die Krone der Weisheit. Jetzt aber, wo der Eisenbahnverkehr auf der Grundlage des jetzigen Tarifs seinen Beharrungszustand erreicht hat, sinkt die Rente, weil die absoluten Kosten allerdings von Jahr zu Jahr wachsen, und zwar bei stagnirendem Verkehr in einem höheren Maße, als dieser.

Die Frage der Selbstkosten bei den Eisenbahnen lässt sich auch mit den Selbstkosten eines Buchverlegers vergleichen. Man kann eben auch nicht von den Selbstkosten für ein einzelnes Buch sprechen, ohne sogleich hinzuzufügen: die Auflage hat so und so viel betragen. Es ist aber nicht gesagt, dass diese Auflageziffer nun die einzig mögliche, die höchste zulässige war. In je mehr Exemplaren ein Buch gedruckt wird, auf desto mehr Einheiten verteilen sich die Satzkosten, welche ganz unabänderlich sind, und die Druckkosten, welche nur um ein weniges mit der höheren Auflage wachsen. Selbst die teuersten Bücher ließen sich durch eine recht hohe Auflage verbilligen, vorausgesetzt dass sie — abgesetzt würden. Im Buchhandel herrscht allerdings jetzt etwas ganz ähnliches, wie bei den Eisenbahnen: nämlich der Verscheuchungstarif. Dazu kommt noch die unbezwingliche Abneigung des deutschen Publikums gegen das Bücherkaufen. Man kann aber nicht sagen, dass der Deutsche an einer besonderen Abneigung gegen das Reisen leidet, und das Reisen kriegt der Deutsche weder geschenkt noch geliehen wie die meisten Bücher.

Das einzige, was seitens der Eisenbahnverwaltungen zur Not gesagt werden könnte, wäre folgendes: bei der jetzigen Höhe des verscheuchten Verkehrs und bei der jetzigen Höhe der dadurch bedingten absoluten Selbstkosten können wir nur auf die Kosten kommen durch den jetzigen Tarif.

Daſſ die Koſten eines Zuges wachſen mit der Zahl der km, die er durchfährt, iſt ſelbſtverſtändlich. Was ich beſtreite, iſt, daſſ dieſes Wachſen der Koſten verurſacht werde dadurch, daſſ der einzelne Reiſende oder ſelbſt alle Reiſenden, welche den Zug bei der Abfahrt beſtiegen haben, wenig oder viel km durchfahren. Der fahrplanmäßige Zug, und nur von ſolchem ſpreche ich, kümmert ſich überhaupt nicht darum, wie weit der einzelne Reiſende fährt. Er fährt nicht von Berlin nach Köln, weil ich zufällig nach Köln fahren will, oder weil 20 Leute nach Köln fahren wollen; ſondern er fährt von Berlin nach Köln, um den ganzen Verkehr auf der Strecke zwiſchen dieſen beiden Endpunkten zu beſorgen. Auch nicht einen Pfennig mehr oder weniger Koſten verurſacht der Reiſende durch ſein längeres oder kürzeres im Wagen Verbleiben. Der Lokomotivführer richtet ſich im Kohlenverbrauch nur nach der Zahl der Achſen, nicht aber danach, wie weit der einzelne Paſſagier fährt. Allenfalls wird er in gewiſſen Fällen bei ungewöhnlicher Belaſtung des Zuges mit Perſonen, etwa bei einem Vergnügungs-Extrazug, etwas ſtärker feuern; aber ob der Einzelne oder die Einzelnen nach 100 oder 200 km Fahrt ausſteigen, erfährt er nicht, noch intereſſirt es ihn.

Nicht einmal die größere oder geringere Belaſtung eines einzelnen Wagens ändert viel an deſſen abſoluten Selbſtkoſten der Beförderung. Der gewiſſ ſachverſtändige Herr Barychar ſagt ausdrücklich über das Schmieren und Putzen des einzelnen Wagens: „Die Koſten ſtehen weder zur Belaſtung der Achſe noch zur Fahrgeſchwindigkeit in irgend einer Beziehung.“

Man bedenke auch: das Gewicht der Kohlen und des Waſſers im Tender beträgt allein im Durchſchnitt 100 Ctr., alſo mehr als das Perſonengewicht eines ganzen Schnellzuges von mittlerer Größe mit der bei uns landesüblichen „Ausnutzung“. Natürlich, ganz ohne Einfluſſ iſt das Gewicht aller Perſonen eines Zuges zuſammengenommen nicht auf den Kohlenverbrauch; aber wie viel auf die einzelne Perſon, und wie viel davon auf das einzelne km der einzelnen Perſon kommt, das auszurechnen wäre eine Aufgabe für Hexenkünſtler, und eine noch ſchwierigere Aufgabe, danach den Tarif zu bemeſſen und die Fahrpreiſe zu erheben! Nach den Tabellen bei Barychar (Seite 33) beſteht zwiſchen den Koſten des Brennmaterials eines ganz vollen und eines ganz leeren Perſonenzuges von 32 Achſen ein Unterſchied von 1 Kreuzer pro Achsmeile, ſagen wir rund 2 Pfg. Über dieſen

32 Achsen mögen sich nach der jetzigen „Ausnutzung“ bei im ganzen 600 Plätzen 160 Personen befinden. Da der volle Zug pro Achsmeile 2 Pfg., also pro Achs-km $\frac{2}{7,5}$ Pfg. mehr an Kohlen verbraucht, als der leere Zug, so kommt, wenn man auf jede Achse 5 Personen rechnet, auf das Konto jeder Person pro km: $\frac{2}{7,5 \times 5} = \frac{1}{20}$ Pfg. Der ganze Unterschied also, mit dem man, wenn es gerecht bei der Tarifirung zuginge, die einzelne Person für ihren Anteil an den Mehrkosten des Brennmaterials belasten dürfte, wäre $^1/_{20}$ Pfg., also für 20 km erst mit 1 Pfennig. Die übrigen Brennmaterialkosten hätte er in vollständig gleichem Verhältnis mit allen seinen Mitreisenden zu bezahlen.*)

Die einzige Ausgabe, welche im Verhältnis zum Weiterreisen des Einzelnen wirklich steigt, ist die für die „Abnutzung“ des Sitzes! Schade, daß in den bis auf so viele Dezimalstellen berechneten Tabellen der „Selbstkosten“ der Herren Fachmänner nicht der Versuch gemacht ist, zu ermitteln, an welcher Stelle des Dezimalbruches wohl eine wirkliche Ziffer statt der Null für diesen Abnutzungsunterschied erscheint! Nach der Statistik der sächsischen Staatsbahnverwaltung für 1884 wurden an Erneuerungskosten für die Personenwagen jährlich $7,_{95}$ M. pro Platz ausgegeben. Diese Kosten beziehen sich aber auf die Erneuerung des gesamten Wagens, außen und innen. Natürlich kommt der Löwenanteil davon auf die äußere Erneuerung. Rechnen wir 2 M. auf die innere Erneuerung für den Platz jährlich, so haben wir sicher noch viel zu viel gerechnet. Nun wurden im letzten Jahre in Deutschland gefahren im ganzen: rund 34 000 Millionen Platz-km. Es kommt also auf jedes durchfahrene Platz-km ein Anteil an den 2 M. Abnutzungskosten von: $0,_{000\,000\,005}$ Pfg. Das einzige also, was man allenfalls zugestehen könnte für einen Entfernungstarif, wäre ein Zuschlag von 5 Milliardeltel Pfg. pro km zu der Einheits-Grundtaxe!

Nun könnte man ja den Tarif auf „Leistung und Gegenleistung“ aufbauen. Sehr schön, — wenn nur ein Eisenbahnfachmann zu sagen vermöchte, wie teuer die Leistung in jedem einzelnen Falle kommt. Es gibt nicht ein Zug-km Fahrt, welches dem andern bezüglich der

*) Das Brennmaterial, welches zum Anheizen der Lokomotive erforderlich ist, müsste natürlich von allen Reisenden zu gleichem Satz getragen werden.

Selbstkosten genau gleichkäme. Es gibt sicher manches Zug=km, das der Verwaltung selbst viele Dutzende von Mark kostet, und manches andere, das noch nicht 1 M. kostet. Da sind zuerst die Herstellungskosten der Bahn, ja schon die Beschaffungskosten des Geldes. Es gibt in diesem Punkte allein Unterschiede, welche einen bis zum Mehrdutzendfachen des Mindestpreises gehenden Einheitstarif rechtfertigen würden. Wer „Leistung und Gegenleistung" zur Grundlage des Tarifs macht, der kann doch nur meinen, dass jede einzelne Leistung auf ihren Gestehungspreis ermittelt, und dieser dann, mit einem Zuschlag für Geschäftsgewinn, von dem Reisenden erhoben würde. Dann müsste auf jeder Eisenbahn jedes km einen vollständig andern Tarif haben als jeder andre. Die Baukosten schwanken z. B. so: für die preußischen Staatsbahnen hat das km durchschnittlich gekostet 284 184 M., für die bayrischen Staatsbahnen 238 991 M., für die württembergischen Staatsbahnen 290 638 M. Aber innerhalb der preußischen Staatsbahnen — welche Schwankungen! Die Linie Angermünde=Schwedt hat pro km nur 68 000 M. gekostet, was freilich die Staatsbahnverwaltung nicht hindert, für ein km auf dieser billigen Bahn einen höheren Tarif zu erheben als auf der Köln=Mindener Bahn, bei der ein km das Fünffache gekostet hat!

Ferner müsste das km auf solchen Bahnen, die nach ihren Steigungsverhältnissen ungünstig sind, einen höheren Tarif bedingen, als auf den Bahnen mit günstigen Steigungsverhältnissen. Das ist aber durchaus nicht der Fall. Auf der Linie Angermünde=Stralsund der ehemaligen Berlin=Stettiner Gesellschaft wird mit der höchste Tarif erhoben, obgleich der Prozentsatz ihrer horizontalen Strecken fast der günstigste in ganz Deutschland ist: $44{,}77\,\%$. Ihre stärkste Steigung beträgt 1 : 200. Auf der Linie Bromberg=Dirschau=Danzig betragen die horizontalen Strecken nur $20{,}56\,\%$, und die stärkste Steigung ist 1 : 100; dennoch ist ihr Tarif niedriger. Auf der Linie Cassel=Frankfurt mit vielfach höheren Baukosten und nur $22{,}35\,\%$ horizontalen Strecken, dabei mit einer stärksten Steigung von 1 : 48, ist der Tarif gleichfalls niedriger.

Von der Verschiedenheit der Hochbauten auf den verschiedenen Einheiten der Strecken brauche ich wohl kaum zu reden, um denen, welche Leistung durch Gegenleistung aufgewogen sehen wollen, begreiflich zu machen, dass dann jedenfalls alle diejenigen, welche von teuren Bahnhöfen wegfahren, für das erste km hundertmal mehr

zahlen müſſten, als diejenigen, welche von einer kleinen Halteſtelle nach der nächſten andern fahren.

Außerdem geſtalten ſich die Koſten für Brennmaterial ſehr verſchieden je nach dem Wetter. Im Winter wird mehr, im Sommer weniger an Kohle verfeuert. Die Tarife müſſten alſo je nach den Jahreszeiten mindeſtens ſo verſchieden ſein, wie ſie es jetzt ſind, je nachdem man im Perſonenzug oder im Schnellzug fährt. Auch übt Wind von vorn oder von hinten einen ſehr verſchiedenen Einfluſſ auf den Kohlenverbrauch aus, einen viel ſtärkeren als die volle Beſetzung oder das Leerſein eines Zuges. Wer ferner einen Berg hinanfährt, müſſte mehr zahlen, als wer ihn hinabfährt.

Man ſieht: wenn man die abſoluten Selbſtkoſten, die unvermeidlichen, zu Grunde legt und ſie gerecht oder auch nur annähernd gerecht verteilen will, ſo gelangt man zu Unmöglichkeiten.

Die ſtrengſte Gerechtigkeit würde aber verlangen, daß auch die relativen Selbſtkoſten bei der Tarifirung in Betracht gezogen würden: alſo das Verhältnis der abſoluten Zugkoſten zu den Zugeinnahmen, ja ſogar der abſoluten Platzkilometer-Koſten zu den Platzkilometer-Einnahmen. Je mehr Wagenachſen im Zuge, deſto billiger kommt das einzelne Achs-km. Der Fahrpreis müſſte alſo um ſo billiger ſein, je länger der Zug; um ſo teurer, je kürzer der Zug. Auf Bahnen mit ſtarkem Verkehr müſſten die Einheitsſätze niedriger ſein, als auf ſolchen mit ſchwachem Verkehr. Je mehr km ein Zug in demſelben Zeitraum durchläuft, je mehr Ausnutzungsmöglichkeiten er alſo hat, deſto billiger müſſte die Transporteinheit ſein; folglich müſſte das km in einem Schnellzug billiger ſein als in einem Perſonenzug. Daſſ auch dieſe Gerechtigkeit nicht geübt wird, iſt bekannt.

Eine Forderung aber müſſte ganz gewiſſ erfüllt werden, wenn auch nur ein Funke von Gerechtigkeit im Tarif wäre. Da zugeſtandenermaßen die abſoluten Koſten eines Zuges zwar mit der Entfernung zunehmen, aber nicht genau im gleichen Verhältnis, ſondern in einem geringeren, ſo koſtet jedes folgende km weniger als das vorhergehende. Das mindeſte alſo, was zu fordern wäre, iſt ein Staffeltarif, der mit der wachſenden Kilometerzahl ſinkt, ebenſo wie die Selbſtkoſten der Verwaltung mit der wachſenden Kilometerzahl ſinken. Auch hiervon iſt keine Rede.

Man ſieht: im Grunde befolgen die Eiſenbahnverwaltungen ſchon den Grundſatz eines „Einheitstarifs“! Sie werfen nämlich

sämtliche Ausgaben in einen Topf, gleichviel wie verschieden die Anteile sein mögen, die auf das einzelne Leistungskilometer kommen, und ziehen daraus ein Mittel. Sie lassen nicht die Einzelleistung durch eine Einzelgegenleistung bezahlen, sondern sie lassen die Gesamtleistung durch die Gesamtgegenleistung bezahlen, indem sie mit der Gesamtleistung in die gesamte Gegenleistung roh hineindividiren und sagen: so viel soll unsere zu leistende Einheitsleistung kosten. Was ich also verlange, ist nichts weiter als eine sinngemäße Anwendung dieses Grundsatzes: die Eisenbahnverwaltungen mögen alle ihre Leistungen als etwas ganz gleichförmiges betrachten, was sie ja sind, nämlich jede nichts als eine Reise, und mögen sich jede dieser Leistungen mit einer gleichförmigen Gegenleistung aufwiegen lassen.

Zu den Selbstkosten der Verwaltung ist noch folgendes zu bemerken. Die sämtlichen Eisenbahntechniker geben zu, daß der größte Teil aller Ausgaben innerhalb gewisser Intensitätsgrenzen des Verkehrs (die aber noch lange nicht erreicht sind) vollkommen unabhängig sind von der Größe des Verkehrs, d. h. unabhängig sowohl von der Zahl der transportirten Gegenstände als von der durch sie zurückgelegten Entfernung. Die Summe dieser Ausgaben beträgt nicht weniger als 75 % sämtlicher Ausgaben. Die Verzinsung des Anlagekapitals verschlingt allein ca. 50 % sämtlicher Ausgaben, und diese Verzinsung muß erfolgen, selbst wenn nicht ein einziger Centner, nicht eine einzige Person befördert würde. Von den sonstigen Ausgaben aber steht die Hälfte, also abermals 25 %, in keinem Abhängigkeitsverhältnis zur Größe des Verkehrs. Wenn nur irgend ein Betrieb aufrecht erhalten wird, so erwachsen schon diese 25 % der Ausgaben. Selbst die noch übrig bleibenden 25 % der Ausgaben wachsen durchaus nicht in völlig gleichem Maße, wie die Verkehrsmengen oder Verkehrslängen. Das zweite km einer Eisenbahnfahrt kostet nicht genau so viel, wie das erste; 100 km verursachen nicht genau 100 mal so viel an veränderlichen Kosten, wie 1 km; die Beförderung von 1000 Personen verursacht nicht genau 1000 mal so viel veränderliche Kosten, wie die Beförderung einer Person.

Ein Fachmann, Oberingenieur Franz Schima, hat in seinen „Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen“ (Prag 1881, Seite 156) den Versuch gemacht, ganz genaue Berechnungen über das

Verhältnis der veränderlichen zu den unveränderlichen Kosten einiger östreichischer Bahnen anzustellen, und da hat er folgendes gefunden: die Betriebskosten pro Personen=km betragen bei einem Kourierzug $2_{,6021}$ Kreuzer, davon unveränderlich $1_{,7438}$ Kreuzer, veränderlich $0_{,8583}$ Kreuzer. Diese Selbstkostenberechnung leidet natürlich an dem Fehler aller dieser Berechnungen: sie geht aus von den Einnahmen eines früheren Jahres mit einem bestimmten winzigen Verkehr, während die Einnahmeziffer doch eine durchaus schwankende ist und vollständig von den Verkehrsmengen abhängt. Steigert sich die Verkehrsmenge, so muss der Satz von $2_{,6021}$ Kreuzer für das Personen=km entsprechend sinken.

Völlig schlagend ist das Beispiel, welches Schima seinen Selbstkostenberechnungen beifügt. Er stellt folgende Aufgabe: „Wie groß sind die Kosten für die Beförderung eines (!?) Personenwagens mit 40 Sitzplätzen ohne Unterschied der Klassen auf einer bestimmten Strecke (Prag=Komotau=Eger) mit einem Personenzug auf 100 km Entfernung: a) im leeren Zustande; b) bei einer Besetzung mit 10 Personen (25 %); c) bei voller Besetzung (40 Personen)?“

Dies ist die einzige mir vorgekommene Berechnung, welche Rücksicht nimmt auf das Verhältnis von Selbstkosten und Ertrag. Leider ist das Beispiel tendenziös falsch aufgestellt, denn die Kosten eines einzelnen Wagens hinter der Lokomotive werden natürlich nicht nur an sich sehr hoch sein, sondern auch das Wachsen je nach der Besetzung muss stärker werden, als wenn es sich um einen ganzen Zug handelt, weil die Kosten für die Beförderung des toten Gewichts der Lokomotive, auf die Insassen eines Wagens oder eines Zuges verteilt, sehr verschiedene Selbstkosten ergeben. Schima rechnet nun heraus:

Selbstkosten für einen leeren Personenwagen: $10_{,35}$ Kreuzer
„ „ „ mit 10 Pers. besetzten Personenwagen: $11_{,38}$ „
„ „ „ mit 40 Pers. besetzten Personenwagen: $14_{,49}$ „

und er setzt sehr vernünftig hinzu: „mithin entfällt auf eine Person im zweiten Fall $1_{,13}$ Kreuzer, im letzten Fall $0_{,36}$ Kreuzer Beförderungskosten pro Personen=km.“ Das Beispiel lehrt immerhin, wie wesentlich die Selbstkosten für die einzelne beförderte Person sinken bei zunehmender Personenzahl.

An einem äußerst belehrenden Beispiel zeigt er auch, wie wenig im Güterverkehr die Selbstkosten wachsen bei wachsendem Verkehr. Auf der von ihm bezeichneten Strecke wurden in einem Jahre 98 516 990 Tonnen-km geleistet mit einem Betriebsaufwand von 602 007 Gulden. Diese Kosten würden nach seiner Berechnung bei einer Verdoppelung des Verkehrs sich nur erhöhen auf 880 694 Gulden; also der Vermehrung des Verkehrs um 100 % steht eine Vermehrung der Selbstkosten um nur 46,6 % gegenüber! Im Personenverkehr aber fallen so gut wie alle Manipulationskosten weg, welche bei einer Vermehrung des Güterverkehrs hinzukommen und einen so großen Teil der Selbstkosten im Güterverkehr bilden. Die Beförderung der doppelten Zahl von Personen in einem Zuge, der jetzt nur mit 25 % der Leistungsfähigkeit fährt, verursacht so gut wie gar keine Erhöhung der absoluten Selbstkosten, vermindert dagegen die relativen ziemlich genau um die Hälfte.

Endlich gibt Schima eine Tabelle für die relativen Selbstkosten eines Personen-km je nach der Besetzung der Züge und Klassen, d. h. je nach der Einnahme. Danach schwanken diese Selbstkosten, die einzig in Betracht kommenden, bei einer Besetzung von 25 % bis zu einer vollen Besetzung zwischen folgenden Preisen:

bei Kourierzügen:	I.	Klasse	von	7,66	Kreuzer	bis zu	1,93	Kreuzer;
	II.	„	„	4,39	„	„ „	1,31	„
„ Personenzügen:	I.	„	„	5,53	„	„ „	1,39	„
	II.	„	„	3,18	„	„ „	0,93	„
	III.	„	„	1,90	„	„ „	0,61	„

Leider sind auch diese Preise alle nach dem ganz unnatürlichen Beispiel eines einzigen Wagen im Zuge berechnet; sie stellen sich entsprechend niedriger für einen ganzen Zug.

Ein wirklich gerechter Tarif, welcher auf dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung, überhaupt auf dem Selbstkostenprinzip aufgebaut wäre, müsste also für jedes Billet zwei ganz getrennte Bestandteile der Tarifirung aufweisen: den Anteil an den unabänderlichen Ausgaben und den an den veränderlichen. Da die unveränderlichen Ausgaben selbst beim schwächsten Betrieb $^3/_4$, die veränderlichen $^1/_4$ betragen, so müsste jedem Billet eine Grundtaxe und zwar dieselbe für Alle, zu Grunde liegen, welche zu betragen hätte $^3/_4$ des auf jede reisende Person entfallenden Anteils an den unveränderlichen Ausgaben. Das andere Viertel könnte dann, wenn man an

dem Entfernungstarif festhielte, abgestuft werden nach der Zahl der km. Wenn also auf einen Zug, der 300 km fährt und 300 Personen befördert, 400 M. Selbstkosten einschließlich des Geschäftsgewinns entfallen, so würde folgende Tarifirung platzzugreifen haben: $^3/_4$ der 400 M., also 300 M. müssen zu vollkommen gleichen Teilen unter alle Reisenden verteilt werden, also müsste Jeder 1 M. vorweg etwa als Grundtaxe zahlen. Die übrigen 100 M. wären unter die 300 Reisenden nach Maßgabe der Entfernung zu verteilen. Wenn die Strecke von 300 km in 10 Stationsstrecken zu je 10 km zerfällt, und auf jeder Station 10 Personen zusteigen, so wären zu bezahlen für die ersten 10 km, durchfahren von 10 Personen, Zuschlag zur Grundtaxe: $\frac{100}{30 \times 30}$ M. = $^1/_9$ M. pro Person; für die die zweiten 10 km: Zuschlag je $\frac{1}{18}$ M.; für die letzten 10 km: Zuschlag je $\frac{1}{270}$ M. — Die ersten n km zusammen erfordern einen Zuschlag von:

$$\frac{1}{9}+\frac{1}{18}+\frac{1}{27}+\cdots\cdots+\frac{1}{9n}=\frac{1}{9}\left(1+\frac{1}{2}+\frac{1}{3}+\cdots\frac{1}{n}\right) \text{M.}$$

Demnach kosten die 300 km für jede Person, die sie alle durchfahren hat, einen Zuschlag von $\frac{1}{9}\left(1+\frac{1}{2}+\frac{1}{3}+\cdots\cdots+\frac{1}{30}\right)$ M. $= \frac{1}{9} \cdot 3{,}_{995}$ M. $= 0{,}_{444}$ M. Mithin würde das billigste Billet (für die ersten 10 km) zu kosten haben: $1{,}_{11}$ M., das teuerste (für 300 km) $1{,}_{44}$ M.!

Natürlich beruht auch diese Tarifirung auf der völlig unhaltbaren Fiktion, dass das längere Mitfahren eines Reisenden die Kosten des Zuges in demselben Verhältnis oder überhaupt in irgend einem wahrnehmbaren Grade vermehre. Wie man es also auch auffassen mag, immer wieder wird man durch Gründe der Logik oder der praktischen Erwägung zum Einheitstarif gezwungen, sei es zum völligen Einheitstarif, sei es zu dem mit einem starken stets gleichbleibenden Tarifbestandteil als Grundtaxe.

Ungefähr dieselben Erwägungen sind es gewesen, welche seinerzeit Rowland Hill dazu geführt haben, das Einheitsporto für alle

Briefe innerhalb Englands vorzuschlagen. Er wies nach, dass der allergrößte Teil der Ausgaben der Postverwaltung absolut nicht abhängig sei von der Menge des Verkehrs, daß also das Porto jedes Briefes, wenn es nach „Leistung und Gegenleistung" gehe, zu bestehen habe aus einem Einheitssatz, der Grundtaxe für die allgemeinen Kosten, die zu gleichen Teilen von allen Briefen getragen werden müssten, und aus einem Zuschlag für den Kostenunterschied, den die Wegelänge für den einzelnen Brief ausmache. Da aber dieser Zuschlag nur in einem Pfennigbruchteil bestehe, so schlug er verständigerweise vor, von einer peinlich genauen Tarifirung überhaupt abzustehen und einen Einheitstarif zu wählen. Ob dieser Einheitstarif gerade 1 Penny sein müsse, ließ sich damals nicht sagen, und das hat auch Rowland Hill nicht gesagt. Die Höhe des Tarifs muss durch Rechnung und durch Erwägung aller in Betracht kommenden Umstände versuchsweise gefunden und durch die Praxis erprobt werden.

Völlig verkehrt ist es aber, wenn Adolf Wagner über die Frage des Einheitstarifs auf der Eisenbahn sich äußert: „Auch hängt immerhin ein wesentlicher Teil der Selbstkosten*) von der zurückgelegten Weglänge ab." — Wir haben oben gesehen, dass sogar für einen ganzen Zug der „wesentliche" Teil der Selbstkosten, der von der zurückgelegten Weglänge abhängt, nur einen Teil eines Viertels der gesamten Zugkosten beträgt, denn das verbleibende Viertel veränderlicher Selbstkosten ist zu teilen zwischen Zugstärke und Wegelänge. Der in dem Zuge befindliche einzelne Reisende aber vermehrt die Selbstkosten noch nicht um den millionten Teil eines Pfennigs, wenn er, mit einem Billet nur für 10 km versehen, 1000 km fährt. Er entzieht der Verwaltung einen Gewinn, aber er vermehrt nicht die Selbstkosten.

Die Eisenbahnverwaltungen argumentiren nun endlich, wenn man sie in die Enge treibt, so: „Die Selbstkosten der Personenzüge sind hoch, denn — sie bringen wenig ein; ihre Ausnutzung beträgt nur 24 % der Plätze, wir müssen also 76 % der Tara nutzlos schleppen, müssen sie also auf die 24 % mit hinüberwälzen."

Darauf ist ganz kurz zu erwidern: Ihr lasst euch also von den Fahrenden bezahlen für die, welche nicht fahren, entweder weil sie nicht fahren wollen oder nicht fahren können. Das wäre gerecht-

*) Wagner meint: die absoluten Selbstkosten; die relativen hängen wesentlich ab von den Verkehrsmengen.

fertigt, wenn ihr alle Versuche erschöpft hättet, alle diejenigen heranzuziehen, welche gern fahren wollen. So lange ihr aber nicht leugnen könnt, dass von den jetzt Nichtfahrenden ein großer Teil nur deshalb nicht fährt, weil ihr zu hohe Fahrgelder verlangt, so lange behaupte ich: die jetzt Fahrenden müssen bezahlen für den Mangel eurer Einsicht, der die Reiselustigen durch den Verscheuchungstarif verhindert, die relativen Selbstkosten durch reichliche Ausnutzung der Betriebsmittel zu vermindern.

Von dem jetzigen Zustande aber, der durch eine zu geringe Ausnutzung die relativen Selbstkosten so ungeheuer hoch stellt, hat einer der ersten Eisenbahnfachmänner, Weber, geurteilt: „Das Ungenügende der Transportmittelausnutzung ist die gefährlichste Krankheit des Eisenbahnwesens."

Die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung hat es dahin gebracht, dass von 34 Milliarden Platz-km, die im Jahre 1885/86 in Deutschland gefahren worden sind, $25^1/_2$ Milliarden keinen Ertrag brachten. Diesen Zustand aber sieht die Eisenbahnverwaltnng für etwas so unabänderliches an, daß sie ruhig die $8^1/_2$ Milliarden zahlender Platz-km mitbezahlen lässt für die $25^1/_2$ Milliarden Platzkilometer, welche sie leer leisten muss. Das ist der Segen des Verscheuchungstarifs!

XII.

Die Ausführbarkeit des Einheitstarifs.

Niemand wird bezweifeln, daß eine Verbilligung des Tarifs in dem Maße, wie ich sie vorschlage, den Reisenden die außerordentlichste Erleichterung gewähren würde. Aus dem Publikum erwarte ich deshalb keinen Widerspruch gegen meinen Tarifvorschlag, vorausgesetzt, daß es sich überzeugt, er sei ausführbar. Nach meinem Tarif wird in Zukunft wol schwerlich irgend ein Reisender der II. und III. Klasse teurer reisen als jetzt. Selbst die Reisenden, welche bisher in der IV. Klasse und nur ganz kurze Strecken gefahren sind, werden in Zukunft unter keinen Umständen mehr bezahlen als jetzt. Da der niedrigste Fahrpreis nur 10 Pfg. beträgt, und das billigste Billet IV. Klasse jetzt auch mindestens 10 Pfg. kostet, so wird für diesen Teil der Reisenden, keinen sehr großen, allerdings durch meinen Tarif nichts gebessert, aber auch nichts verschlimmert. Die 10 Pfg. entsprechen jetzt einer Fahrstrecke von höchstens 5 km in der IV. Klasse. 6 km kosten jetzt schon mindestens 15 Pfg. Da mein 10 Pfg.-Tarif erhoben wird für Strecken bis zu 10 km, so findet für alle Reisenden IV. Klasse zwischen 6 und 10 km eine ansehnliche Verbilligung statt. Wer jetzt 11 km fährt, muß für die IV. Klasse 25 Pfg. zahlen vermöge der famosen „Abrundung nach oben". Ebenso viel kosten 12 km. Für diese beiden Entfernungen wird durch meinen Tarif also keine Veränderung getroffen. Dagegen fahren alle Reisenden von 13 km und darüber nach meinem Tarif ganz wesentlich billiger. Auch zwischen 26 km und 50 km werden nach meinem Tarif in Zukunft alle Reisenden IV. Klasse billiger fahren: nämlich nur für 50 Pfg., anstatt für 55 Pfg. bis 1 M. Von 11 km ab fahren die Reisenden IV. Klasse nach meinem Tarif

für 1 M.; jetzt für mindestens 1 M. 10 Pfg. Die Ersparnis beträgt für diese Art von Reisenden bei nur 100 km 1 M., bei 200 km 3 M., bei 300 km 5 M., bei 500 km 9 M., und bei alledem fährt diese ganze Reisendenklasse in Zukunft menschenwürdig, nämlich in der III. Klasse anstatt in der IV.

Für die jetzige III. Klasse versteht es sich von selbst, daß nirgends eine Verteuerung eintreten wird. Das billigste Billet III. Klasse kostet auch jetzt 10 Pfg.; darin wird also für die Entfernung bis 10 km nichts geändert. Für 11 km bezahlt man jetzt in der III. Klasse mindestens (Retourbillet in Süddeutschland) $2{,}_{65}$ Pfg. $\times$ 11 $= 29{,}_{15}$ Pfg., mit der Abrundung 30 Pfg., nach meinem Tarif nur 25 Pfg. 26 km kosten jetzt mit dem billigsten Billet III. Klasse 26 $\times$ $2{,}_{65}$ Pfg. $= 68{,}_{9}$ Pfg., mit der Abrundung $=$ 70 Pfg., nach meinem Tarif nur 50 Pfg. 51 km kosten jetzt mindestens 51 $\times$ $2{,}_{65}$ Pfg. $= 1{,}_{35}$ M., nach meinem Tarif nur 1 M. Die Ersparnis beträgt für Reisende III. Klasse nach meinem Tarif gegenüber dem billigsten jetzigen bei 100 km: $1{,}_{65}$ M., bei 200 km, $4{,}_{30}$ M., bei 500 km: $12{,}_{25}$ M. Dabei erhalten alle Reisenden dieser Klasse in Zukunft das Recht, sämtliche gewöhnliche Schnellzüge zu benutzen, wofür sie jetzt ganz wesentliche Zuschläge zu bezahlen haben.

Die Verbilligungen, welche die II. und I. Klasse gegen die jetzigen Preise nach meinem Tarif erlangen würden, sind entsprechend noch höher. 100 km II. Klasse kosten jetzt mit dem billigsten Billet (ohne Berechtigung zum Schnellzug) 4 M., nach meinem Tarif 2 M. an 500 km spart ein Reisender in Zukunft mindestens (d. h. schon gegenüber dem Bummelzug in Bayern mit Retourbillet) 8 M. — Die Reisenden I. Klasse brauchen uns am wenigsten zu kümmern. Aber auch sie ersparen in Zukunft ganz namhafte Summen. 200 km kosten jetzt billigst 12 M., in Zukunft 6 M.; 500 km kosten jetzt billigst 30 M., in Zukunft 6 M.

Anstoß am Billigreisen könnten aus den Kreisen des Publikums höchstens diejenigen nehmen, welche den ärmeren Klassen das Reisen nicht gönnen; welche es für ein Privilegium der Reichen halten, was es jetzt ja auch ist. Indessen ich glaube, auch diese Privilegirten werden den Vorteil, der für sie durch die Verbilligung ihrer eigenen Reisen erwächst, höher anschlagen, als den ihnen durch das Billigreisen der Armen angeblich erwachsenden Nachteil.

So weit wäre also alles aufs herrlichste mit meinem Tarif bestellt, „wenn es nur ginge!“ Auch die Verwaltung würde wol nicht so beschränkt sein, sich mit dem verwickelten Tarif länger herumzuplacken, wenn sie mit einem ganz einfachen und ganz billigen Tarif ebenso gut auskommen könnte. Es muss also dem Publikum, mehr aber noch den Eisenbahnverwaltungen bewiesen werden, dass es auch mit meinem Tarif geht.

Der Gedanke des Personen-Einheitstarifs, oder des Personenportos, wie man es genannt hat, ist nicht ganz neu. In den 60er Jahren haben ihn zwei Engländer, Brandon und Galt, verfochten; im Anfange der 70er Jahre hat Perrot ihn für Deutschland empfohlen, und 1885 hat Hertzka in Wien die Sache wieder aufgenommen. Letzterer hat sie im Eisenbahnbeamtenverein zu Wien vor „Fachmännern“ verteidigt, und sein Buch „Das Personenporto“ gibt ein getreues Bild der Debatten, die zwischen ihm und den anerkanntesten „Fachmännern“ Östreichs über die Frage geführt worden sind.

Was die Einwendungen der Fachmänner gegen den Einheitstarif für Personen betrifft, soweit sie bis jetzt aus der Litteratur bekannt geworden sind, so sind sie nur in einem Punkte berechtigt, in demjenigen Punkt, in welchem alle meine Vorgänger nach meiner Überzeugung geirrt haben. Brandon, Galt, Perrot, Hertzka haben nämlich zum Beweise der Ausführbarkeit eines billigen Personenportos die Voraussetzung als eine ganz selbstverständliche hingestellt: der Verkehr werde sich infolge einer großartigen Verbilligung des Reisens unendlich vervielfältigen und werde dadurch das nach ihrer Meinung entstehende Defizit reichlich wieder decken. Der Eine rechnet mit einer Verfünffachung, der Andere mit einer Verzehnfachung oder gar Verhundertfachung. Alle aber stehen und fallen mit der Erfüllung oder Nichterfüllung jener Voraussetzung der unendlichen Steigerung des Verkehrs.

Dies ist der schwache Punkt in den Ausführungen meiner Vorgänger, und dies ist darum auch die einzige Waffe ihrer und meiner Gegner. Ich mache aber diese Waffe zu einer ganz wertlosen dadurch, dass ich für die Ausführbarkeit meines Tarifvorschlages vollständig absehe von jeder Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit einer Frequenzsteigerung. Ich bin nicht so töricht zu leugnen, dass eine Frequenzsteigerung bei außerordentlicher Verbilligung des Reisens eintreten kann, ja muss. Aber

ich weiß nicht, wie hoch diese Steigerung sich belaufen wird; ich vermag also nicht ihren finanziellen Ertrag zu schätzen und sehe deshalb fürs erste von diesen mehr oder weniger utopischen Schätzungen gänzlich ab. In dem folgenden Kapitel werde ich über die Steigerungsmöglichkeit das Nötige sagen; aber zum Beweise der Ausführbarkeit des Einheitstarifs bedarf ich des Faktors „Frequenzsteigerung" gar nicht.

Ich glaube, nichts hat der Ausbreitung des Gedankens des Einheitstarifs so sehr geschadet, wie jene Utopien wolmeinender Männer über die unendliche Frequenzsteigerung. Das Publikum war natürlich gern bereit, ihren Versicherungen zu glauben, die Frequenz werde sich verfünf-, verzehnfachen. Indessen das Publikum hat es nicht in seiner Gewalt, seinem Glauben entsprechend die Tarife herabzusetzen. Die Eisenbahnverwaltungen aber und die Finanzminister, welche über den Eisenbahnverwaltungen stehen, können mit solchen utopischen Hoffnungen und Schätzungen nichts anfangen. Sie sind gezwungen, mit den Erträgen auch aus dem Personenverkehr zu rechnen, sei es für die Dividendenzahlung, sei es für das Gleichgewicht des Staatshaushalts. Wer einem deutschen Finanzminister oder, nach der Durchführung des Reichseisenbahnplans, dem Reichskanzler mit der Anforderung käme, die Personentarife zu verbilligen und zu vereinheitlichen, mit dem Hinweis darauf, daß das Defizit durch die erhöhte Frequenz gedeckt werden wird, der müßte es sich gefallen lassen, daß ihm der Reichskanzler sagte: Mit Vergnügen, verehrter Herr, aber erst stellen Sie eine bare Kaution von 2 Milliarden Mark zur Deckung des Defizits für die nächsten 20 Jahre!

Allerdings könnte ein weitblickender Staatsmann sich recht wol auf den Standpunkt stellen, sich zu sagen: Wenn durch die Verbilligung des Reisens wirklich ein Defizit entstände, könnte der Staat als wirtschaftliche Einheit dieses Defizit nicht auf sich nehmen und auf andere Weise decken? Wer den Eisenbahnverkehr für einen der wichtigsten, wenn nicht für *den* wichtigsten Hebel des Wohlstandes der modernen Kulturvölker betrachtet, der könnte sehr wol sagen: wenn dieses große Kulturförderungsmittel seine Kosten einstweilen nicht selbst aufbringt, so wollen wir das Defizit im Ertrage der Eisenbahnsteuer (denn der Fahrpreis ist nichts als eine Steuer) durch eine andere Steuer decken. Es gibt heutzutage *keinen* Staatsbürger, der nicht direkt oder indirekt durch die Eisenbahnen, auch durch die

Personenzüge, die größten Vorteile hat, selbst wenn er selbst niemals auf der Eisenbahn fährt. Die Eisenbahn ist kein Luxus für die Wenigen, sondern ein Bedürfnis für die Gesamtheit. Der Gedanke, ein etwaiges Defizit im Eisenbahnetat durch die Gesamtheit decken zu lassen, hätte also unter Umständen nichts Abschreckendes.

Sind die Eisenbahnen einmal alle in der Hand des Reiches, so steht es damit ebenso wie mit der Post. Es ist ja sehr angenehm, dass die Postverwaltung Überschuss bringt; aber es liegt nicht im Wesen einer so unentbehrlichen Staatsanstalt, wie die Post, Überschüsse bringen zu müssen. Es hat Länder genug gegeben und es gibt ihrer noch, in denen die Post Zuschüsse verlangt. Die Staatsmänner der betreffenden Länder haben das nicht als ein großes Unglück betrachtet. Die Engländer haben gleichmütig mit angesehen, wie durch die ungeschickt ausgeführte Idee Rowland Hills 11 Jahre lang Mindererträge entstanden, und haben doch nicht den Tarif wieder erhöht. Die englischen Staatsmänner haben so argumentirt. Es ist wahr, der Fiskus muss jedes Jahr zur Unterhaltung der Briefpost so und so viel Millionen zuschießen oder weniger Überschuss einnehmen; aber da die Benutzung der Briefpost jedem Steuerzahler zugute kommt, selbst denen, welche keine Briefe schreiben, so ist es nur gerecht, dass wir ein so allgemein nützliches, unentbehrliches Institut auch mit Hilfe sämtlicher Steuerzahler aufrecht erhalten. Wir tun dies mit um so ruhigerem Gewissen, als der Volkswohlstand unter keinen Umständen darunter leidet. Durch die Einführung eines billigeren Briefportos ist Millionen die Möglichkeit eröffnet worden, Briefe zu schreiben, die früher wegen des zu hohen Tarifs daran nicht denken konnten. Für Millionen bedeutet also der billigere Tarif eine neue Wohltat. Soweit man von zunehmender Glückseligkeit der Menschheit überhaupt sprechen kann, ist zweifellos durch die Einführung des billigen Briefportos eine Zunahme an „Glückseligkeit" bewirkt worden. Diese Zunahme würde nicht zu teuer bezahlt werden mit einem Zuschuss aus den Steuern. Geht es ohne Steuern, um so besser.

Die Auffassung: der „Staat" würde bei einem Defizit in den Eisenbahneinnahmen „verlieren", beruht auf der kindlichen Auffassung von Staat und Volk, oder von Regirung und Regirten, wie von zwei mit einander Handel treibenden Kaufleuten, bei denen der Gewinn des einen den Verlust des anderen bedeute. Angenommen,

es entstände wirklich aus einer Verbilligung des Tarifs ein Defizit, so würde der „Staat" schon dafür sorgen, dieses Defizit durch Steuern zu decken, und diejenigen, welche es zu decken hätten, könnten sich durchaus nicht beklagen, denn sie haben dafür unendliche Vorteile aus der Verbilligung der Eisenbahntarife genossen. Übrigens geben auch diejenigen, welche ein Defizit fürchten, zu, dass der Verkehr durch eine Verbilligung steigen würde; sie leugnen nur die Möglichkeit der Steigerung in solchem Grade, dass sie den Ausfall an Einnahmen aus dem alten Verkehr übertragen würde. Dass aber durch einen vermehrten Eisenbahnverkehr der Wohlstand der Nation steigt, dass die Steuerkraft durch einen Aufschwung von Handel und Verkehr zunimmt, wird wol von Keinem geleugnet. Ja, die Eisenbahnverwaltungen sind längst auf den ganz richtigen Gedanken gekommen, dass mit der Steigerung des Personenverkehrs auch eine solche des lohnenden Güterverkehrs eintrete, und dass es sich schon deshalb empfehle, dem Personenverkehr einige Zugeständnisse zu machen. Wer freilich das Reisen nur auffasst vom Standpunkt des Sommerfrischlers, der sieht in einem gesteigerten Personenverkehr keinen wirtschaftlichen Vorteil. Wer aber weiß, dass die Mehrzahl aller Reisen nutzbringende Geschäfte zum Zweck hat, der wird in der zunehmenden Zahl der Reisenden ein Steigen des Barometers des Nationalwohlstands erblicken. Es ist kein Zufall, dass in dem wirtschaftlich höchstentwickelten Lande, in England, der Personenverkehr ungefähr absolut $3\,^1/_2$ mal so groß ist als in Deutschland, obgleich die Bevölkerung Englands zu der Deutschlands sich verhält wie 35 : 46, und das englische Eisenbahnnetz zum deutschen wie 30 670 : 37 000! Man kann dreist sagen: es gibt kein weniger schmerzendes Defizit als das, welches aus einem gut geleiteten Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen hervorgeht.

Noch ein weiterer Grund lässt sich gegen die allzu ängstlichen Gemüter ins Gefecht führen. Ihr verlangt also die absolute Sicherheit, dass durch eine Verbilligung des Tarifs kein Defizit entsteht. Ihr leugnet nicht den Segen einer Verbilligung für die ganze Nation, also auch schließlich für den Fiskus; aber ihr schlagt das mögliche Defizit höher an als den unsicheren Nutzen. — Ei, was seid ihr auf einmal so vorsichtig! Seid ihr es auch immer gewesen beim Bau neuer Eisenbahnlinien? Habt ihr jemals die absolute Sicherheit besessen, dass eine neue Bahn von vielen 100 km sich auch rentiren

werde? Habt ihr nicht Dutzende, ja Hunderte von Millionen rein ins Blaue hinein riskirt und auch wirklich zum größten Teile verloren an Bahnen, die sich noch heute und diesen Tag nicht rentiren? Ihr habt es manchmal getan, weil ihr euch verrechnet hattet. Aber oft genug habt ihr die Möglichkeit eines Defizits vorhergesehen, habt aber auf der andern Seite so viele Vorteile für den Nationalwohlstand oder für die nationale Sicherheit in dem Bau einer an sich unrentablen Bahn erblickt, daß ihr ruhig das teure Wagstück unternommen habt. Und da wollt ihr wegen eines doch nur *vermutlichen* Defizits zaudern, eine Reform einzuführen, welche, gleichviel welches finanzielle Ergebnis sie haben mag, für die ganze Nation ein Segen ohnegleichen sein würde?!

Und dann Defizit gegen Defizit! Das Gelddefizit, welches entstehen *kann*, läßt sich fast bis auf Heller und Pfennig nachrechnen. Aber übersehet auch nicht das ungeheure latente Defizit an Nationalwohlstand, welches jetzt von Jahr zu Jahr vorhanden ist dadurch, daß der größte Teil der Nation durch einen unvernünftig hohen Tarif überhaupt an der Benutzung der Eisenbahn verhindert wird! Es ist in der Wirkung vollkommen gleichgiltig, ob man durch einen zu hohen Fahrpreis das Reisen erschwert, oder ob man es durch eine schlechte Bauart der Lokomotiven erschwert. Jede Herabsetzung des Tarifs kommt in ihrer volkswirtschaftlichen Wirkung gleich einer Verbesserung des Verkehrsmittels selber. Ihr könntet z. B. durch irgend eine große Verbesserung an der Lokomotive ihre Schnelligkeit verdoppeln oder ihren Kohlenverbrauch auf die Hälfte herabsetzen, — wenn ihr gleichzeitig den Tarif verdoppelt, so schwächt ihr die Wirkung der Verbesserung mindestens um ihren vollen Wert ab.

Sehen wir nun zu, wie es sich mit der finanziellen Ausführbarkeit meines Tarifs in der Praxis verhält. Wir können zum Teil mit bekannten Ziffern rechnen. Es sind im Betriebsjahre 1885/86 gereist: 275 440 945 Personen und sie haben zusammen bezahlt: 273 923 360 M. (einschließlich des Gepäcks). Jede Person hat mithin bezahlt 96 Pfg., und zwar hat jede Person dafür im Durchschnitt durchfahren eine Strecke von $28_{,3}$ km. Man sieht: wäre es möglich, von jedem Reisenden ohne Unterschied der Klassen und der Entfernung 1 M. zu erheben (was natürlich viel zu teuer für viele Reisende wäre), so würde ein Plus von 10 Millionen M. für die Verwaltungen herauskommen.

Was würden nun die 275 440 945 Personen nach meinem Tarif einbringen? Dass wegen des billigeren Preises weniger Personen als bisher reisen würden, wird wohl Niemand behaupten. Da das „Freigepäck" (nicht das „Handgepäck") abgeschafft sein wird, so muss für jedes aufgegebene Gepäckstück im Durchschnitt in Zukunft 50 Pfg. bezahlt werden, eine Forderung, die gegenüber der außerordentlichen Verbilligung des Fahrpreises selbst nur als gerecht angesehen werden wird, um so gerechter, als ja im Nahverkehr auch jetzt nur selten Gepäck aufgegeben wird. Nahe Reisen würden auch in Zukunft durch die Bezahlung jedes aufgegebenen Gepäckstücks nur selten verteuert werden. Der jetzige Ertrag aus der Gepäckfracht, der nur 8 803 901 M. beträgt, wird sich also in Zukunft ganz bedeutend erhöhen. Nun wurden zuletzt befördert: 449 163 Tonnen = 8 983 260 Ctr. aufgegebenes Gepäck. Rechnet man als Durchschnittsgewicht eines aufgegebenen Gepäckstücks $^1/_2$ Ctr. und lässt für jedes Stück 50 Pfg. erheben, so erhält man schon aus der gegenwärtigen Summe des Gepäcks eine Einnahme von 8 983 260 M.! Also schon um 180 359 M. mehr als gegenwärtig bei den ungeheuer hohen Gepäcktaxen, die zum Teil den Fahrpreis eines Menschen übersteigen. Es ist aber keine irgendwie utopische Vermutung, dass, wenn ein Gepäckstück in Zukunft nur 50 Pfg. kostet, schon bei gleichbleibender Personenzahl die Zahl der aufgegebenen Gepäckstücke sich ganz wesentlich vermehren wird. Nicht nur werden viele Reisende ihre schon jetzt manchmal bedenklich ungefügen „Handkoffer", die ihnen und den Mitreisenden beschwerlich sind, gegen Bezahlung von 50 Pfg. aufgeben, sondern es wird auch nicht mehr mit der Ängstlichkeit darüber gewacht werden, dass man nur ja alles Nötige in einem kleinen Handköfferchen mit sich schleppe. Damen zumal werden sich bei nur 50 Pfg. Unkosten für einen anständig großen Koffer gewiß keine Beschränkungen auferlegen; aber auch Herren werden für weitere Reisen mit längerem Aufenthalt größere Koffer mitnehmen und „aufgeben". Eine mehr = als = Verdoppelung der Einnahme aus dem Gepäckverkehr darf ohne weiteres vorausgesetzt werden, und ich nehme deshalb ein Gesamtplus von 12 Millionen M. lediglich aus dem Gepäckverkehr an.

Es mag dahingestellt bleiben, ob 50 Pfg. nicht überhaupt zu wenig sind für einen Koffer, der ja weit mehr Expeditionskosten verursacht, als ein Mensch. Auch die Rücksicht auf die Stückgüter,

die ja durchweg mehr als 50 Pfg. kosten, und auf die Packete über 10 Pfd., erheischt vielleicht einen Tarif von 1 M. für jedes „aufgegebene" Gepäckstück. Die Mehreinnahme gegenüber den jetzigen lächerlich geringen Einnahmen bei sehr hohem Tarif würden alsdann mit 20 Millionen M. nicht zu hoch angesetzt sein.

Daß die vorhandenen Betriebsmittel nicht im mindesten vermehrt zu werden brauchen, wenn die Zahl der aufgegebenen Gepäckstücke sich verdoppelt, ja verdreifacht, geht daraus hervor, daß die jetzige Leistungsfähigkeit eines Gepäckwagens im Durchschnitt nur zu 2 % ausgenützt wird!

Aber auch das Gepäckexpeditionspersonal wird nicht nur nicht vermehrt werden, sondern ich rechne wegen der vereinfachten Expedition sogar noch auf eine starke Verminderung des jetzigen Expeditionspersonals. Da in Zukunft keinerlei kilometrische und kilogrammatische Berechnung jedes einzelnen Gepäckstücks mehr notwendig sein wird, so können mit einem Schlage sämtliche Gepäckexpeditoren abgeschafft werden und bessere Verwendung finden. Derselbe niedrigste Unterbeamte, der jetzt das Gepäckstück in Empfang nimmt und bezettelt, nimmt auch das Geld, je 50 Pfg., in Empfang, und seine Abrechnung mit der Verwaltung erfolgt auf die einfachste Weise von der Welt: er hat die Blanketts vom Kassirer zu kaufen gegen baar oder gegen Buchung und hat für jedes Blankett 50 Pfg. abzuliefern. Basta! — Würde sich die Zahl der aufgegebenen Gepäckstücke auch nicht im mindesten vermehren, so würden doch immer die Gehälter der zahlreichen Gepäckexpeditoren und die Kosten für deren Büreauräume und Büreauutensilien vollständig fortfallen. Außerdem würden die persönlichen und sächlichen Kosten für die Abrechnung zwischen den Gepäckexpeditionen der verschiedenen Bahnverwaltungen wegfallen. Die Vermehrung des Unterpersonals für den Transport des Gepäcks zu und von den Gepäckwagen würde keine sehr wesentliche sein, würde jedenfalls nicht annähernd die Ersparnis aus der Beseitigung der ganz überflüssigen Gepäckexpeditoren übersteigen.

Eine weitere Verschiebung zu Gunsten des Ertrages würde sich selbst bei gleichbleibender Personenzahl dadurch ergeben, daß die Ausnutzung der drei Wagenklassen eine durchaus andere werden würde als jetzt. Ich komme hiermit auf einen der dunkelsten Punkte der jetzigen Tarifpolitik. Die unver-

nünftig hohen Preise, die in den oberen Klassen eine geradezu prohibitive Höhe erreichen, haben eine großartige Deklassirung der Reisenden zur Folge. Trotz steigendem Wohlstand, jedenfalls trotz der steigenden Zahl der Wohlhabenden ist die Benutzung der beiden höheren Klassen fast von Jahr zu Jahr in der auffallendsten Weise gesunken. Die früheren verhältnismäßig hohen Zahlen der Ausnutzung der I. und II. Klasse sind nur dadurch zu erklären, dass die Eisenbahnverwaltungen die Reisenden durch die raffinirtesten Maßregeln in die höheren Klassen hineinzwangen. Die Schnellzüge führten früher nur die I. und II., stellenweise sogar nur die I. Klasse. Folglich musste Jeder, der einigermaßen schnell vorwärts wollte, das Opfer des erhöhten Fahrpreises bringen. Das Zurückgehen der Ausnutzung der beiden obersten Klassen ist aber doch nur zum Teil durch das Wegfallen jener Zwangsmaßregeln zu erklären. Die Schnellzüge verkehren schon seit vielen Jahren größtenteils mit drei Klassen, und trotzdem nimmt die Zahl der Reisenden I. und II. Klasse nicht nur relativ, sondern sogar absolut ab, während die Zahl der Reisenden III. Klasse, und da, wo es eine gibt, der IV. Klasse fortgesetzt steigt. Das ist nur so zu erkären, dass die Einsicht in die wirtschaftliche Unvernunft, für eine Reise so kolossale Summen bezahlen zu sollen, wie die Eisenbahnverwaltungen beanspruchen, von Jahr zu Jahr an Stärke zunimmt, und dass mehr und mehr der berechtigte Wunsch: standesgemäß zu reisen, zurücktritt hinter den andern, noch berechtigteren: keine sinnlose Verschwendung zu treiben. Deutschland steht in dieser Beziehung durchaus nicht vereinzelt da, in England und Frankreich zeigt sich ganz dieselbe Entwickelung. Der Anteil der beiden ersten Klassen am Personenverkehr betrug in England:

	I. Klasse	II. Klasse.
1842:	18,4 %	46 %
1858:	13 %	31 %
1873:	8,4 %	15,4 %
1878:	7,3 %	11,5 %
1880:	5,93 %	10,72 %
1885:	4,6 %	8,7 %

Eine andere Ziffer aus England besagt, dass die Zahl der beförderten Passagiere (ohne Abonnenten) betragen hat:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
1875:	43 Mill.	70 Mill.	392 Mill.	Sa. 505 Mill.
1885:	32 =	61 =	603 =	Sa. 696 =

Und dieses Sinken dauert dort noch fort.

In Frankreich ist die Zahl der Reisenden I. Klasse gesunken von 1860 bis 1878 von 11 auf 7 %, die Zahl der Reisenden II. Klasse in demselben Zeitraume von 33 auf 32 %, die Zahl der Reisenden III. Klasse ist gestiegen von 56 auf 61 %. Dass in Frankreich diese Deklassirung nicht so stark wie in England vor sich geht, liegt an der Tarifpolitik der dortigen Eisenbahnen, der wenigst demokratischen der Welt, welche es der III. Klasse soviel wie möglich erschwert, Schnellzüge zu benutzen. An dem Tage, wo in Frankreich die meisten Schnellzüge drei Klassen und nicht bloß eine führen werden, wird die Zahl der jetzigen französischen Zwangsreisenden I. und II. Klasse außerordentlich sinken.

In Preußen ist der Anteil der I. Klasse, der nie sehr groß war, gesunken von 1855 bis 1878 von 1,9 % auf 1,3 %. Der Prozentsatz betrug 1885/86 auf den preußischen Staatsbahnen: 0,68 % und er betrug für ganz Deutschland nur 0,71 %. Die absolute Personenzahl I. Klasse ist von 1884/85 bis 1885/86 gesunken von 2 355 324 auf 1 963 646 Personen!

Die Einträglichkeit der I. Klasse ist in Deutschland so gering, so sehr minus, dass man mit vollem Recht behaupten kann: wenn die Eisenbahnverwaltung die I. Klasse ganz abschaffte und jedem Reisenden, der nachweislich bis jetzt nur I. Klasse gefahren ist, zur Entschädigung dafür, dass er jetzt II. Klasse fahren müsste, eine Flasche Champagner umsonst lieferte, sie würde immer noch eine beträchtliche Summe Geldes ersparen.

Ähnlich steht es mit der II. Klasse. Das Sinken von 1855 bis 1878 ging für Preußen allein: von 22 % auf 13,6 %. Der Stand ist jetzt für die preußischen Staatsbahnen 10,55 % und für ganz Deutschland 11,25 %. Die absolute Zahl der Reisenden II. Klasse ist gesunken von 1884/85 bis 1885/86 von 32 725 853 auf 30 977 676 Personen.

Dem entspricht natürlich ein starkes Steigen der Prozentzahl der III. Klasse! Und das ist geschehen, obgleich durch die Rundreisebillets, namentlich für die beiden ersten Klassen, ganz außerordentliche Vergünstigungen eingeführt worden sind!

Die jetzige Verteilung der Reisenden nach Klassen ist eine ganz unnatürliche. Millionen von Reisenden müssen notgedrungen eine beleidigende Selbsterniedrigung mit sich vornehmen und sich gesellschaftlich zu tief einschätzen. Das Naturgemäße wäre doch, daß jeder, wie in allen anderen Lebensbeziehungen, so auch für die Reise innerhalb seiner gesellschaftlichen Gewohnheiten, innerhalb seines selbstbeanspruchten Ranges bliebe. Es würde auch nur Wenigen einfallen, sich gesellschaftlich und in Bezug auf Komfort zu degradiren, wenn der Gewinn aus der Degradation nicht ein so hoher wäre. Es gibt kaum eine leichtere Art, schnell eine große Summe Geldes zu verdienen, als durch die Selbsterniedrigung auf der Eisenbahn. Wer, anstatt in der I. Klasse von Berlin nach Straßburg zu fahren, in der III. Klasse fährt, verdient in 16 Stunden 34 M.! Dieser Gewinn ist so hoch, daß er in unendlich vielen Fällen den Ausschlag gibt gegenüber allen anderen Faktoren: Eitelkeit, Wunsch nach Bequemlichkeit, Bedürfnis nach gleichstehender Gesellschaft ꝛc.

Es ist also nicht die geringste Utopie, sondern die selbstverständliche Folge eines billigen Preises für alle Klassen: anzunehmen, es wird ein sehr bedeutendes Aufrücken der jetzt in den niedrigen Klassen fahrenden Personen in die höheren stattfinden. Wie stark dieser Wechsel sein wird, vermag kein Mensch mit einiger Sicherheit anzugeben. Wer aber viel und in den 4 verschiedenen Klassen gereist ist, der wird zugeben müssen, daß selbst von den Reisenden IV. Klasse, die ja in Zukunft sämtlich mindestens in die III. Klasse übergehen werden, nicht ganz wenige, namentlich unter den Frauen, bis in die II. Klasse aufrücken werden. Ferner wird ein ansehnlicher Teil der jetzigen Reisenden III. Klasse in die II. und sogar bis in die I. Klasse vordringen. Die jetzigen Reisenden II. Klasse werden zum überwiegenden Teil in die I. Klasse übergehen, wohin sie auch jetzt schon gesellschaftlich gehören; sie werden es um so mehr tun, je größer der Unterschied zwischen der I. und II. Klasse im Komfort wird. Jetzt ist die II. Klasse eigentlich nichts weiter als eine billigere I. Klasse. Außerdem werden die Reisenden, die jetzt in der I. Klasse fahren, aber auch solche, die jetzt in der II. Klasse fahren, das Bedürfnis haben, die „Postzüge" (Blitzzüge) in der I. Klasse trotz dem Aufschlag von 100 % zu benutzen.

Die Ertragsberechnung nach meinem Tarif stellt sich

mit Berücksichtigung dieses Aufsteigens der Klassen wie folgt. Gereist sind zuletzt rund 276 Millionen Personen. Es versteht sich von selbst, dass der allergrößte Teil innerhalb der ersten Zone von 25 km verblieben ist, denn der Durchschnitt einer Reise stellt sich ja nur auf 28,8 km. Leider fehlt es an jeder Statistik über das Verhältnis vom Lokal- zum Fernverkehr und vollends an einer Statistik über den Verkehr innerhalb der Abstände von 10 zu 10 km. Es ist dies eine Lücke der deutschen Eisenbahnstatistik, die aufs schmerzlichste zu beklagen ist. Ich bin deshalb zu meinem Leidwesen gezwungen, mich auf Schätzungen einzulassen, die allerdings zum Teil auf den mir freundlich zugesandten Jahresberichten einzelner großer Verwaltungen beruhen. Diese Schätzungen setze ich alle eher zu meinen Ungunsten an, als zu meinen Gunsten. Als Lokalverkehr betrachte ich den ganzen Verkehr innerhalb 50 km und weise ihm $^3/_4$ des gesamten Verkehrs zu, nur $^1/_4$ dem Verkehr auf Strecken von 51 km und darüber. Somit nehme ich an, dass von den rund 276 Millionen Personen 207 Millionen dem Lokalverkehr und nur 69 Millionen dem Fernverkehr, d. h. dem Verkehr auf 51 km und darüber angehören. Wahrscheinlich werden von diesen 69 Millionen reichlich 40 Millionen sich zwischen 51 und 100 km bewegen.

Von den 207 Millionen des Lokalverkehrs rechne ich $^3/_4$, also $155\,^1/_4$, zur 1. Zone (bis zu 25 km) und davon ein reichlich Drittel, als ungefähr $55\,^1/_4$ Millionen, zum allerengsten Lokalverkehr bis zur Grenze von nur 10 km, die übrigen 100 Millionen zwischen 11 und 25 km.

Ich setze ferner für die 1. Zone das Verhältnis der Benutzung der II. Klasse zu der der III. Klasse (in welche die gesamte IV. Klasse übergeht) wie $^1/_4 : ^3/_4$ und lasse die I. Klasse hier ganz aus dem Spiel, weil sie vielleicht kaum 1 Million M. jährlich einbringen wird.

Bei der 2. Zone ($^1/_4$ von 207 Millionen, also $51\,^3/_4$ Millionen) rechne ich nur 5 % der Reisenden in der I. Klasse, 30 % in der II., 65 % in der III. Klasse.

In der 3. Zone (Fernverkehr) rechne ich auf eine besonders starke Beteiligung der I. Klasse. Schon jetzt ist in den Schnellzügen die I. Klasse bei weitem stärker ausgenutzt als in den Personenzügen. Die jetzige II. Klasse wird eine sehr starke Insassenzahl an die I. Klasse abgeben. Da es sich um den Fernverkehr und Schnellzugsverkehr

handelt, bei welchem die Bequemlichkeit eine wesentliche Rolle spielt, und da die II. Klasse in Zukunft viel weniger Bequemlichkeit gewähren soll als jetzt, so ist es keine sanguinische Annahme, dass 25 % aller Fernreisenden sich der I. Klasse bedienen werden, zumal da der Fahrpreis ja selbst für mittlere Börsen leicht erschwinglich ist. Die II. Klasse wird wol eher weniger als mehr Personen befördern, als die I.; ich will sie aber der einfacheren Rechnung wegen ebenfalls mit 25 % ansetzen. Bleiben noch 50 % für die III. Klasse.

Dann erhalten wir folgende Personenzahlen mit folgenden Einnahmen:

I. **Zone:**

a) engster Lokalverkehr bis zu 10 km: 55 1/4 Millionen Passagiere:

davon 1/4 II. Kl. = 13 812 500 Pers. à 20 Pfg. = **2 762 500** M.
„ 3/4 III. „ = 41 437 500 „ à 10 „ = **4 143 750** „

b) 10—25 km: 100 Millionen Passagiere:

davon 1/4 II. Kl. = 25 Mill. Pers. à 50 Pfg. = **12 500 000** „
„ 3/4 III. „ = 75 „ „ à 25 „ = **18 750 000** „

II. **Zone:**

26—50 km: 51 3/4 Millionen Passagiere:

davon 5 % I. Kl. = 2 587 500 Pers. à 3 M. = **7 762 500** „
„ 30 % II. „ = 15 525 000 „ à 1 M. = **15 525 000** „
„ 65 % III. „ = 34 637 000 „ à 50 Pfg. = **17 318 500** „

III. **Zone:**

von 51 km ab: 69 Millionen Passagiere:

davon 1/4 I. Kl.: 17 1/4 Mill. Passagiere à 6 M. = **103 500 000** „
„ 1/4 II. „ : 17 1/4 „ „ à 2 „ = **34 500 000** „
„ 1/2 III. „ : 34 1/2 „ „ à 1 „ = **34 500 000** „

Sa. **251 262 250** M.

Die Gepäckfracht ursprünglich . . . . . ca. **8 000 000** „
Dazu kommen für die vermehrte Gepäckfracht hinzu **12 000 000** „

Sa. rund **270 000 000** M.

Dabei rechne ich noch nicht den Zuschlag von 100 % für die Reisenden und das Gepäck der Blitzzüge, der sicher auch mehrere Millionen ergeben wird.

Wenn die obige Rechnung auch nur annähernd den wirklichen Verhältnissen entspricht, so ist ein Defizit nicht zu befürchten.

Es ist möglich, daß ich das Anwachsen der Reisenden I. und II. Klasse überschätzt habe, obgleich gerade für die erste Zeit, wo noch die alten ungeheuren Tarife in schaudernder Erinnerung stehen, am wenigsten zu befürchten steht, daß die Reisenden wegen der Forderung von 6 oder 2 M. für die I. oder II. Klasse in die III. Klasse übergehen werden.

Es ist ferner möglich, daß ich den Anteil des Lokalverkehrs mit 75 % noch zu gering, den Fernverkehr (von 51 km ab) mit 25 % zu hoch geschätzt habe. Aber ich kann geltend machen, daß die jetzigen Verhältniszahlen des Lokal- und Fernverkehrs, wenn man sie überhaupt ermittelt hätte, nicht maßgebend sein können für einen Verkehr, der sich auf völlig anderer Tarifunterlage aufbauen wird! Sorgfältig habe ich mich bisher gehütet, mit dem unbekannten Faktor der Frequenzsteigerung zu rechnen. Ich habe die jetzige Zahl der Reisenden von 276 Millionen durchweg zu Grunde gelegt. Ich habe mich ferngehalten von solchen Redensarten nie: der vermehrte Verkehr muß jedes Defizit decken. Aber ich habe das Recht, zu behaupten, daß, wenn der Tarif für den Fernverkehr wesentlich billiger wird (1 M. für die III. Klasse auf jede beliebige Entfernung hin!), die Grenzen, die jetzt dem Fernverkehr gesteckt sind, sich zweifellos weiter hinausschieben werden. Man wird auch in Zukunft nicht Reisen des Reisens wegen, so wenig wie man das jetzt tut. Es wird niemand bloß darum, weil 100 km oder 500 km so viel oder so wenig kosten wie 51 km, 100 oder 500 km statt 51 fahren. Aber allerdings werden sich bei einem billigeren Tarif für den Fernverkehr alle diejenigen Geschäftsreisenden weiter hinauswagen, welche sich bisher, lediglich aus Furcht vor den hohen Fahrpreisen, mit ihrem ganzen Geschäftsverkehr innerhalb sehr enger geographischer Grenzen halten mussten. Auch der Vergnügungsreisende wird, wie er das schon in den letzten Jahren auf Grund der Vergünstigungsbillets getan, sein Ziel nicht mehr nach Maßgabe des Fahrpreises wählen, sondern nach Maßgabe des Reizes des Reiseziels, und er wird demnach auch solche Orte aufsuchen, die jetzt nur darum zu teuer sind, weil sie zu weit von seinem Wohnort entfernt liegen. Diese Ausdehnung der Raumgrenzen des Reiseverkehrs wird sich nicht auf einmal vollziehen, sie wird vielleicht ganz langsam vor sich gehen; aber erfolgen muß sie, ähnlich wie sie erfolgt ist durch die Einführung des Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Postverkehr. Selbst

wenn, was ich allerdings für ausgeschlossen halte, die Zahl der Reisenden auf Grund meines Tarifs sich auch nicht um eine einzige Person vermehren sollte, so wird sich doch die Summe der von der früheren Personenzahl durchfahrenen Wegelänge vermehren. Das wird sich selbst im Lokalverkehr zeigen. Der Begriff der „Nachbarschaft" wird sich um eine Station nach der andern erweitern. Personen, die heute nur die Mittel haben, mit ihrer Familie an einem schönen Sonntag 12 km weit zu fahren, werden bald genug 25 km weit gelegene Orte aufsuchen, denn die Kosten bleiben ganz dieselben, und der Zeitmehraufwand ist gering. Man wird nicht weit fahren, *um* weit zu fahren; aber probiren wird man's doch einmal, wie es jenseits des gewohnten Kirchthurms aussieht. Die Zunahme der Wegelänge halte ich für noch sicherer als die Zunahme der Personenzahl, wenn ein niedrigerer Tarif in Kraft tritt.

Sollte ich mich aber wirklich erheblich geirrt haben, obgleich ich doch gewiss sehr wenig sanguinisch gerechnet habe, so braucht man sich doch noch nicht vor einem Defizit zu fürchten. Das von mir empfohlene System von Eisenbahnreformen besteht ja nicht bloß aus einer *Tarifreform*, sondern auch aus einer *Vereinfachung des ganzen Betriebes*. Dem *möglichen Defizit* steht ein absolut *sicheres*, außerordentlich hohes Quantum von *Ersparnissen* gegenüber. Ich will kaum davon reden, dass bei meinem System der jetzt unentdeckbare Betrug seitens des Publikums so gut wie ganz, der seitens der Beamten ganz aufhören würde. Wesentlicher ist die Ersparnis an Beamtenpersonal durch die Abschaffung der jetzigen Billetkontrole und Gepäckexpedition. Auf das Ersparniskonto kommen erstens sämtliche Gepäckexpedienten mit den persönlichen und sächlichen Ausgaben für sie; zweitens die meisten Schaffner! Gleichviel, ob man „Schaffner" ableitet davon, dass sie nichts zu *schaffen* haben, oder dass sie *abgeschafft* werden müssen, überflüssig werden sie an dem Tage, da die Einheitlichkeit des Tarifs eingeführt und die Billetkontrole vereinfacht wird. Ein Unterbeamter jedes Bahnhofs ist im Stande, die Billetkontrole wirksam vorzunehmen, gerade so, wie das schon jetzt auf der Berliner Stadtbahn zur vollen Zufriedenheit der Verwaltung geschieht. Das System der Berliner Stadtbahn kann überhaupt vorbildlich sein für den Personenverkehr der Zukunft. Ein Zug auf der Berliner Stadtbahn kennt gar keine Schaffner, und — „es geht auch so." Es würde

noch viel besser gehen, wenn die Wagen auf der Stadtbahn durchweg mit ihrem Ziel auf deutlichem Plakat bezeichnet wären. Das Öffnen und Schließen der Türen besorgt das aus- und einsteigende Publikum sehr gut selber, und es wird das noch besser besorgen, wenn ein besserer Mechanismus an den Türen angebracht wird. Die Anweisung der Plätze kann durchaus unterbleiben, wenn jeder in der Lage ist, sich seinen Platz selber auszusuchen, also wenn jeder Wagen auf deutlichem Plakat sein Ziel angibt. In den Debatten des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins über die Frage des Personenportos wusste einer der Direktoren nichts weiter zu Gunsten der Beibehaltung der Schaffner anzuführen, als daß sie doch die Türen öffnen und schließen müßten! Dies ist eine ganz und gar kindliche Auffassung. Das Publikum ist durchaus kein unmündiges Waisenknäblein, welches geschoben und gehoben werden muß. Speziell das deutsche Publikum ist nicht dümmer und ungeschickter als das englische und es wird sich eben so gut wie das englische in die Abschaffung der Schaffner zu finden wissen, wenn man nur dafür sorgt, die Schaffner durch Plakate zu ersetzen. Das deutsche Publikum ist allerdings künstlich unmündig und hilflos gemacht worden durch die Bevormundung und Bemutterung seitens der Schaffner. Es wird alles das selber leisten, was jetzt die Schaffner leisten, und wird dem Staate, d. h. also sich selbst, mehrere Dutzend Millionen M. jährlich ersparen. Es sind jetzt im Zugbegleitungsdienst beschäftigt rund 29 000 Beamte. Davon sind 10 000 ohne weiteres abkömmlich. Bleiben müssen nur die Zugführer und die Packmeister; allenfalls noch ein Schaffner zum „Schließen" des Zuges auf dem letzten Wagen.

Wie schwer eine Vereinfachung der Kontrole ins Gewicht fällt für die Zahl der nötigen Beamten, das sieht man recht deutlich aus der englischen Statistik. England mit seinen 30 670 km Bahnlängen hatt im Jahre 1884 überhaupt 346 426 Beamte und Arbeiter; Deschland mit 37 271 km Bahnlängen hatte damals 325 496 Beamte und Arbeiter, jedoch ohne die Arbeiter und Beamten in den Werkstätten! England aber leistete damit mehr als das Dreifache im Personenverkehr! Ebenso wird der gewaltige Personenverkehr der Berliner Stadtbahn von einer verhältnismäßig sehr geringen Beamtenzahl bewältigt, eben weil die Schaffner und andere überflüssige Leute abgeschafft sind.

„Ja, die Schaffner müssen doch aber den Zug bremsen!“ — Das müssen sie durchaus nicht; sie müssen das nur so lange, wie die Eisenbahnverwaltungen die Billetkontrole durch die Schaffner ausführen lassen. Sie haben nun einmal die zwar sehr schlecht bezahlten, aber doch durch ihre Anzahl Dutzende von Millionen M. verschlingenden Schaffner im Dienst, also lassen sie auch gleich durch sie das Bremsen mit besorgen. Das ist eben der Fluch des bösen Systems: der jetzige Tarif hat die jetzige Billetkontrole zur Folge, wobei die Schaffner stets in Lebensgefahr schweben; die jetzige Billetkontrole aber überhebt die Verwaltung auch der Verpflichtung, das beste Bremssystem, welches erfunden ist, einzuführen, nämlich die kontinuirliche Bremse, die von der Lokomotive aus bedient wird und sämtliche menschliche Bremser im Zuge entbehrlich macht, dabei den Zug viel wirksamer und schneller bremst, als der menschliche Bremser es vermag. Die Abschaffung der Schaffner würde die Verwaltungen zwingen, das beste Bremssystem einzuführen, und dadurch die Sicherheit der Personen wesentlich erhöhen.

Eine weitere, nicht unerhebliche Ersparnis liegt in der Vereinfachung der Billetausgabe und Billetkassenführung. Man überlege sich einmal, welches Arbeitsquantum jetzt allein in der Buchführung über die auf vielen Stationen mehrere tausend Sorten umfassenden verschiedenen Billets steckt! In Zukunft würde nichts weiter nötig sein, als 9 bis 10 angebrochene Päckchen von ursprünglich 100 Billets durchzuzählen und mit dem Kassenbestand zu vergleichen. Außerdem fällt natürlich jede Abrechnung von Direktion zu Direktion über die Billeteinnahmen weg, ebenso wie die gegenseitige Abrechnung über Einnahmen aus dem Gepäck wegfällt. Bei der Leichtigkeit des Dienstes der Billetausgabe wird man in Zukunft selbst auf den größten Stationen hierfür das gewöhnlichste Personal, junge Burschen oder junge Mädchen ohne höhere Bildung, zu entsprechend geringen, wenn auch auskömmlichen Gehältern verwenden können, also wiederum eine ansehnliche Ersparnis gegenüber den jetzigen qualifizirten Beamten.

Die Kassenkontrole, jetzt ein schweres, zeitraubendes Geschäft, auf großen Stationen mit völliger Sicherheit gegen Betrug kaum auszuführen, ist in Zukunft selbst auf den größten Stationen das Werk höchstens einer halben Stunde. Die Billets brauchen übrigens gar nicht nummerirt zu sein, so wenig wie es die Briefmarken sind.

Die Ersparnis an Betriebsmitteln durch vermehrte Geschwindigkeit habe ich schon früher erwähnt. Ich verspreche mir von ihr allein einen Ertrag, der ausreichen würde, um das ganze Defizit zu decken, falls wirklich eines entstehen sollte, selbst ein Defizit von 20 Millionen.

Auch Verbesserungen im Güterverkehr müssen herangezogen werden zur Übertragung etwaiger Ausfälle im Personenverkehr. Die Beseitigung der Abrechnung über den Frachtverkehr, die Beseitigung der Berechnung der Wagenmiete, überhaupt alles, was nur mit der jetzigen Vielköpfigkeit der Verwaltung zusammenhängt, wird Millionen, Dutzende von Millionen an persönlichen und sächlichen Ausgaben ersparen. Abgesehen vom Verkehr mit dem Ausland braucht keinerlei Abrechnung in Deutschland stattzufinden. Haben erst alle deutschen Wagen einheitliche Nummerirung und einheitliches Abzeichen: den deutschen Reichsadler mit D. R. E. (Deutsche Reichs-Eisenbahnen) darunter, so sind die fremden Wagen bald herausgefunden und verrechnet. Diese Verrechnung kann an den Grenzbahnämtern ein für allemal geschehen, denn dort ist ja das Ziel jedes Wagens bekannt. Diese Grenzbahnämter melden alle Eingänge der deutschen Zentralbehörde, und diese verrechnet sie mit den ausländischen Verwaltungen.

Endlich sind tiefgreifende Ersparnisse möglich und ratsam durch die vernünftige Einschränkung des Stationsluxus. Bahnhöfe gehören zu den vergänglichsten Bauten der Erde, sie sind bloß Bedürfnisbauten, und das Bedürfnis, dem sie dienen sollen, ändert sich meist in wenigen Jahren vollkommen. Es ist eine sündhafte Verschwendung, an einen Bahnhof selbst in der größten Stadt mehr, als durchaus nötig ist, zu wenden. Eine große Halle aus Eisen und Glas, so groß und übersichtlich wie möglich, aber auch so wenig massiv wie möglich; keine mit Säulen gezierten Verhallen, keine Wartezimmer mit fürstlichem Prunk, keine Pilaster aus polirtem Granit, keine Bronze und kein Marmor. Das Riesenschuppensystem ist das einzig wahre für Bauten, welche ja doch nur für ein paar Jahre, höchstens für wenige Jahrzehnte zu dienen haben und dann durch die veränderten Verkehrsbedingungen überflüssig werden oder gänzlich verändert werden müssen. Man denke an das Schicksal des Ostbahnhofs, des Stettiner Bahnhofs, des Hamburger Bahnhofs, des Lehrter Bahnhofs und bald wohl auch des Görlitzer Bahnhofs in

Berlin! Wie lange wird es dauern, und der mit vielen Millionen neu erbaute Zentralbahnhof in München wird als ungenügend oder unpraktisch sich erwiesen haben! Ähnlich wird es auch dem noch nicht fertigen Frankfurter Zentralbahnhof ergehen. Mit den 20 Millionen, die einer dieser Luxusbahnhöfe kostet, könnte man eine Fahrterleichterung für viele Millionen von Passagieren eingeführt haben. Bahnhöfe sind nicht zu längerem Verweilen da, sondern nur zu flüchtiger Benutzung. Anständig und sauber müssen sie sein, dabei so übersichtlich wie möglich; weiter gar nichts. Und wenn ein Bahnhof sich als unpraktisch erweist, so muss er ohne Erbarmen und ohne große Opfer abgebrochen werden können, und man muss in der Lage sein, statt seiner für wenige hunderttausend Mark einen doppelt so großen aus Eisen und Holz und Glas zurecht zu zimmern. Je billiger die Tarife, desto niedriger werden auch die berechtigten Ansprüche des Publikums an den Bahnhofluxus werden.

Ob die Verwaltungen ihre Einnahmen noch durch andere Mittel als durch den Verkauf der Billets bewirken wollen, verdient auch erwogen zu werden. Ich würde z. B. nichts verwerfliches darin erblicken, wenn innerhalb angemessener Grenzen die Annoncen ihren Eingang auch in die Personenwagen fänden, natürlich nur solche Annoncen, welche frei von Marktschreierei sind und zum Verkehrswesen in Beziehung stehen, also dem Reisenden wirklich von Nutzen sind: Hotelanzeigen, Annoncen über Reiseutensilien und dergleichen. „Non olet!“ — und jeder Pfennig, der aus solchen Einnahmequellen fließt, kann dazu dienen, das Reisen selbst zu verbilligen.

Ist dann der billige Tarif in Kraft, so wird es auch an der Zeit sein, gründlich aufzuräumen mit den an die schlimmsten Bestimmungen Berliner Mietskontrakte erinnernden Paragraphen des jetzigen Betriebsreglements. Fast alle Paragraphen sind von einem den Reisenden feindlichen, kleinlichen Geiste eingegeben; viele sind obendrein Verstöße gegen das gemeine Recht, einige — Verstöße gegen die einfache Wahrheit. Ich erinnere z. B. an solche Bestimmungen wie die in § 19, 3: „Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagentüren nicht selbst öffnen“. § 19, 4: „Jeder Reisende muss sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten“, während doch tatsächlich auf Tausenden deutscher Stationen der Reisende die Fahrgeleise überschreiten *muss*, oft dicht vor geheizten Maschinen. — § 21, 1: „Verspätete Abfahrt oder Ankunft

der Züge begründet keinen Anſpruch gegen die Eiſenbahnverwaltung". Im § 21, 5 lehnt die Eiſenbahnverwaltung es ſogar ab, im Falle eines Eiſenbahnunglücks auf ihre Koſten die Reiſenden mit anderer Fahrgelegenheit über die beſchädigte Stelle hinwegzuſchaffen!

Dieſes Betriebsreglement wird ſeiner Zeit durch das deutſche Reichseiſenbahngeſetz mit ſeinen Ausführungsbeſtimmungen erſetzt werden. Es wird ſich ſchwerlich ein Reichstag finden, der einen ſolchen Knäuel von volksfeindlichen, engherzigen Beſtimmungen beſchließen wird.

Ich glaube in dieſem Kapitel bewieſen zu haben, daſſ mein Tarif ohne jede finanzielle Gefahr ausführbar iſt. Ich habe darin abgeſehen von der Verkehrsſteigerung. Es iſt nun an der Zeit, auch dieſe ins Auge zu faſſen.

XIII.

Die Steigerung des Verkehrs.

Man hört oft den allgemeinen Satz aussprechen: Preisherabsetzungen haben Konsumsteigerungen zur Folge. In dieser Verallgemeinerung ist der Satz nicht aufrecht zu erhalten. Preisherabsetzungen haben nur dann eine Konsumsteigerung zur Folge, wenn ein noch größeres Bedürfnis nach dem betreffenden Konsumgegenstand vorhanden war, als bei dem bestehenden Preise befriedigt werden konnte. Aber auch in den Fällen, in welchen tatsächlich durch eine Preisherabsetzung der Konsum steigt, erfolgt diese Steigerung nicht immer in demselben Verhältnis wie die Preisherabsetzung. Wenn morgen der Preis des Brotes auf $^1/_4$ seines jetzigen Preises sänke, so würde sich der Brotkonsum schwerlich vervierfachen. Würde sich das Bedürfnis nach Brot pro Kopf vervierfachen, so fragt es sich, ob der Herstellungspreis des Brots auf $^1/_4$ herabgesetzt werden könnte. Es ist sehr wahrscheinlich, zumal nach dem Beispiel in England, daß eine gewisse Verbilligung des Zuckers, z. B. um den Betrag des Zolles, auch in Deutschland einen stärkeren Zuckerkonsum hervorrufen würde. Durchaus unwahrscheinlich aber ist, daß eine Verbilligung des Zuckers bis auf den zehnten Teil des jetzigen Preises auch eine Verzehnfachung des Konsums zur Folge haben würde. Der Verbrauch ist eben schon jetzt kein ganz geringer, und der jetzige Preis wirkt zwar hemmend auf den Konsum, aber nicht so prohibitiv wie der Fahrpreis auf die Reisen der Armen. Allerdings ereignet es sich oft, daß Preisherabsetzungen eine so große Steigerung des Konsums hervorbringen, daß der Ertrag daraus höher wird als bei den früheren Preisen. In England hatte z. B. die Ermäßigung des Kaffeezolls um 50% eine Steigerung der Einnahmen aus dem Zoll

um 150 % zur Folge! Der Verkaufpreis des Kaffees fiel um 25 %, der Konsum stieg um 300 %.

Damit eine Ermäßigung der Fahrpreise eine bedeutende Steigerung des Reiseverkehrs hervorbringe, ist vor allen Dingen nötig, daß ein starkes latentes Bedürfnis zum Reisen vorhanden sei. Wer dieses latente Bedürfnis leugnet, wer glaubt, daß bei meinem Tarif nicht mehr oder doch nicht wesentlich mehr gereist werden wird als bis jetzt, der sagt damit zugleich, daß der jetzige Tarif nicht so hoch sei, daß er viele Reiselustigen am Reisen hindert. Wer dagegen das Reisen für einen der wichtigsten „Konsumgegenstände" hält, der wird sich wohl der Ansicht zuneigen, daß eine Verbilligung auch zu einer Steigerung der Nachfrage führen würde.

Aber noch ein anderes Bedürfnis muß erfüllt werden, wenn eine Tarifherabsetzung finanziell zulässig sein soll. Sie muß solche Wirkungen haben, daß die Steigerung des Verkehrs durch ihren Umfang den Ausfall an dem alten Verkehr mit übertragen hilft. Bei allen solchen Reformen: Portoreform, Eisenbahnreform, Telegrammreform, darf nicht vergessen werden, daß die Herabsetzung eines Tarifs zunächst die Wirkung hat, die Einnahme aus dem bisherigen Verkehr zu verringern. Wenn nicht ganz besondere Umstände mitwirkten, wie bei der Eisenbahnreform u. a. durch das unvermeidliche Hinaufrücken der Klassen, so müßte eine Herabsetzung des Fahrpreises auch im Eisenbahnverkehr zunächst ein Defizit erzeugen.

Der durch die Tarifreform neugeschaffene Verkehr also muß so stark sein, daß er nicht nur den Ausfall der Einnahmen aus dem alten Verkehr, sondern auch die wachsenden absoluten Selbstkosten des neuen Vekehrs deckt.

Damit aber ein neuer Tarif eine wesentliche Verkehrsteigerung hervorbringe, ist es notwendig, daß er so niedrig sei, daß er die Benutzung der Verkehrsmittel den Massen zugänglich macht. Ohne bis in die Massen hinunterzusteigen, wird man nie zu einer namhaften Verkehrsteigerung gelangen. Die höheren Stände verschwinden der Zahl nach gegenüber den mittleren und niederen Ständen, und die höheren Stände reisen auch jetzt schon so ziemlich nach Herzensgelüsten.

Die verkehrsteigernde Wirkung eines billigeren Tarifs bleibt dann aus, wenn der bisherige Tarif schon einen so niedrigen Stand erreicht hatte, daß er keine Schranke mehr für den Massenverkehr

bildete. Eine Herabsetzung unter diesen Stand würde vielleicht eine kleine Steigerung des Verkehrs hervorrufen, aber sie würde die Einnahme aus dem gesamten Verkehr schmälern. Würde heute z. B. das Briefporto für Deutschland von 10 auf 5 Pfg. herabgesetzt, so zweifle ich nicht, dass noch eine ganz namhafte Steigerung des Verkehrs eintreten würde. Aber wahrscheinlich würde die Gesamteinnahme bedeutend fallen, weil schon eine Verdoppelung des Verkehrs dazu gehören würde, um nur den Ausfall zu decken, ganz abgesehen von den durch den vermehrten Verkehr auch vermehrten Betriebskosten. Die Steigerung müsste schon annähernd das Dreifache betragen, wenn eine Herabsetzung des Tarifs auf die Hälfte nicht verderblich für die Einnahme werden sollte. Aber schon eine Verdoppelung des jetzigen Briefverkehrs, lediglich durch eine Tarifherabsetzung, ist deshalb unwahrscheinlich, weil der jetzige Tarif eben für die Massen nicht mehr prohibitiv wirkt.

Es kann also unter Umständen nützlicher sein für den Inhaber einer Verkehrsanstalt, einen höheren Tarif beizubehalten: nämlich immer dann, wenn der Tarif dicht an der Grenze der Steigerungsfähigkeit des Verkehrs angelangt ist, und wenn eine weitere Herabsetzung entweder gar keine oder eine wenig wirksame Steigerung des Verkehrs hervorrufen würde. So glaube ich, dass eine Herabsetzung des Briefportos von 10 auf 9 Pfg. weiter nichts zur Folge haben würde als einen Ausfall von mehreren Millionen Mark für die Reichspostkasse.

Der niedrigste und zugleich einträglichste Tarif ist nur durch Versuch zu finden. Dabei warne ich aber ausdrücklich vor der Betretung des Weges: durch allmähliche kleine Herabsetzungen des jetzigen Tarifs den Reisenotstand und den Eisenbahnnotstand zu beseitigen. Mit allmählichen Herabsetzungen würde nur ein bedeutender Einnahmeausfall bewirkt werden. Wenn das billigste Billet von Berlin nach Frankfurt a. M. von 25 M. auf 20 M. herabgesetzt würde, also um volle 20 %, so zweifle ich sehr stark, ob auch nur 5 % mehr Personen von Berlin nach Frankfurt reisen würden. Die Eisenbahnverwaltung würde also ihre Menschenfreundlichkeit mit einem Einnahmeausfall bezahlen. Und wenn der Fahrpreis von Berlin nach Potsdam von 1 M. 20 Pfg. auf 1 M. 10 Pfg. herabgesetzt würde, also um $8\frac{1}{2}$ %, so würden schwerlich mehr als 2 % mehr Personen nach Potsdam fahren.

Nein, wer den Verkehr steigern will, der muss ganz absehen von den Schichten, die zur Not auch mit dem jetzigen Tarif gereist sind. Auch die Bevölkerungsschichten, welche dicht unter jenen stehen, sind zu dünn, um einen namhaften Prozentsatz, selbst bei billigeren Tarifen, zu jenen hinzuzufügen. Die Mathematik des Reisens kennt keinen Lehrsatz, der lautet: billigere Tarife, größerer Verkehr; sondern der Lehrsatz hat zu lauten: sehr billige Tarife, sehr großer Verkehr. Massenverkehr ist nur zu erzielen durch das Hinabsteigen der Maximalgrenze des Tarifs auf das Niveau der Geldmittel der Massen. In dieser Beziehung hat ein erfahrener englischer Eisenbahndirektor (Percy Morris) den höchst verständigen Ausspruch getan in einer Enquête des Parlaments: „Ein Fahrpreis über einen Schilling zwingt einen Arbeitsmann fast zur Fußreise." Wenn das in England gilt, um wie viel mehr in Deutschland!

Die Eisenbahndirektoren haben gar keine Ahnung davon, wie viele Personen, die durchaus von Ort zu Ort wandern müssen, durch den hohen Tarif auf die Landstraße getrieben werden. Der Eisenbahnzug fährt zu $^3/_4$ leer vorüber an dem auf der Chaussee daneben wandernden Arbeitsmann, Handwerker u. s. w., der an einem ohnehin erwerbslosen Tage die 1 Mark in seiner Tasche höher schätzt als den Zeitgewinn von 3 Stunden, den er durch die Eisenbahn haben würde. 25 Pfg. würde er allerdings wol opfern, um 5 Stunden Marsch zu ersparen. Von dem jetzigen Fahrpreise für 25 km (in Norddeutschland mindestens 50 Pfg. für die IV. Klasse, in Süddeutschland, dem Lande der „billigen" Fahrten, mindestens 85 Pfg.) kann ein einfacher Arbeiter einen ganzen Tag leben!

Will man nicht sogleich den ganz niedrigen Einheitstarif einführen, so gibt es nur ein Mittel: sprungweise vorgenommene starke Herabsetzungen des jetzigen Tarifs. Gewiss, man könnte ja auch zu einem ganz niedrigen Tarif dadurch kommen, dass man etwa jedes Jahr den jetzigen Tarif um 5% ermäßigte. Die finanzielle Folge würde aber die sein, dass wahrscheinlich erst bei einer Ermäßigung um 40% sich ein wesentlich stärkerer Verkehr zeigen würde, aber auch dann noch nicht um so viel größer, dass die Verluste der vorangegangenen 8 Jahre gedeckt würden. Es gehört mehr Mut zu einer geringen Tarifermäßigung als zu einer erheblichen: jene bedeutet sicheren Verlust; diese kann großen Verlust, sie kann allmählich aber auch großen Gewinn bringen. Es kommt bei der stückweis

erfolgenden Tarifreduzirung auf das stückweis vorgenommene Hundeschwanzabschneiden hinaus. Gewiss, den Schwanz wird der Hund auch allmählich los, aber inzwischen ist er schon verblutet.

Ich glaube an eine starke Steigerungsfähigkeit des deutschen Personenverkehrs. Das Bedürfnis des Reisens wird bei dem jetzigen Tarif nur den Wenigsten, den reich mit Glücksgütern Gesegneten voll befriedigt. Bei vielen bleibt es, obwohl als Bedürfnis empfunden, unbefriedigt; bei den meisten wird es jetzt, unter der Herrschaft des Prohibitivtarifs, kaum gefühlt, was aber nicht ausschließt, dass es vorhanden ist. Seit zwei Menschenaltern hat der größte Teil der Menschheit sich daran gewöhnt, sein Reisebedürfnis zu unterdrücken da ist es kein Wunder, wenn sich jetzt große Massen der Bevölkerung gar nicht mehr bewusst sind, dass sie ein solches Reisebedürfnis haben. Wie lange hatte sich die Berliner Bevölkerung, trotz den gegenwärtigen Entfernungen der Riesenstadt, mit den wenigen Omnibuslinien begnügt, ehe die Polizei die Pferdebahnen gestattete! Wer hätte im Jahre 1872 sagen können, in 15 Jahren würden 100 Millionen Menschen in Berlin jährlich sich eines neuen Verkehrsmittels bedienen! Die Pferdebahnen haben nichts weiter getan, als das latente Bedürfnis hervorgelockt. Weil ich an ein starkes latentes Reisebedürfnis gerade der Massen glaube, darum glaube ich an eine starke Steigerung des Verkehrs nach der Einführung eines billigen Tarifs. Ich glaube gerade für Deutschland daran, weil es wol kaum ein wanderlustigeres Volk gibt als das deutsche. Mit der wachsenden Möglichkeit des Eisenbahnreisens hat auch tatsächlich die Benutzung der Eisenbahnen zugenommen, selbst unter der Herrschaft des Prohibitivtarifs. Frankreich mit seinen starren, durch und durch aristokratischen, plutokratischen Tarifen hat es von 1865 bis 1881 nur gebracht von $2{,}_3$ Reisen auf 4 Reisen pro Kopf; Deutschland dagegen hat, dank einigen Tariferleichterungen, in demselben Zeitraum seinen Verkehr gesteigert von $2{,}_5$ auf 5 Reisen pro Kopf. Bis zum Jahre 1885/86 war diese Zahl sogar auf $5{,}_9$ gestiegen. Es ist kein Zufall, dass die 4 Völker, deren Kulturzustand doch nicht so sehr von einander abweicht: die Franzosen, die Deutschen, die Belgier, die Engländer, ein Verhältnis der Zahl der Reisen auf den Kopf aufweisen, welches den Tarifstand widerspiegelt. Im Jahre 1881 kamen auf den Kopf an Reisen: in Frankreich 4, in Deutschland 5, in Belgien 10, in England 15. Belgien und England haben,

namentlich für die III. Klasse, billigere Tarife und günstigere Verkehrseinrichtungen als Frankreich und Deutschland; Frankreich, welches die Massen der Reisebevölkerung tarifmäßig und auch sonst am schlechtesten behandelt, weist den niedrigsten Stand der Eisenbahnbenutzung auf. In England stieg die Zahl der Reisenden von 1870 bis 1880 von 278 Millionen auf 541 Millionen. In die 70er Jahre fallen in England die wesentlichen Verbilligungen für die III. Klasse. — Man sieht also: steigerungsfähig ist der Eisenbahnverkehr noch immer, wenn man nur die Verscheuchungstarife und hemmenden Einrichtungen abschafft.

Wie unpraktisch es ist, einen Tarif allmählich oder unwesentlich zu verbilligen, zeigt der berüchtigte „belgische Versuch" von 1866. Er missglückte finanziell, und er musste missglücken, weil die Ermäßigung zwar groß genug war, um einen bedeutenden Einnahmeausfall zu bewirken, aber nicht groß genug, um den Verkehr namhaft zu steigern. Auch kam die Verbilligung nur einer sehr kleinen Zahl von Reisenden überhaupt zu gute.

Dafür aber, wie durchgreifende Tarifermäßigungen wirken, hat Herr Hertzka in seinem Buch ein schlagendes Beispiel angeführt. „Auf einem Flügel der Dniester-Bahn, auf der 12 km langen Strecke von Drohobycz nach Borynslaw, wurden die Fahrpreise für die III. Klasse ursprünglich auf 20 Kreuzer festgesetzt, bis sich am 1. September 1878 die Bahnverwaltung entschloss, den Fahrpreis auf 10 Kreuzer herabzusetzen. Die Folge davon war, dass die Frequenz, die im Monat August nur 1819 Personen betragen hatte, schon im September 8 383, im Dezember bereits 20 853 und im Durchschnitt des folgenden Jahres monatlich rund 20 000 Reisende erreichte. Die tägliche Einnahme der Bahn, welche sich während der Dauer des Zwanzig-Kreuzer-Preises auf 14 Gulden gestellt hatte, betrug schon im ersten Jahre der 50prozentigen Preisreduktion 95 Gulden pro Tag. Die Bahn, welche bis dahin Minus-Ertrag geliefert hatte, erzielte schon 1879 einen Betriebsüberschuss von 21 000 Gulden." — Dieses Beispiel ist deshalb so überaus lehrreich, weil es beweist, eine wie große Zahl von Reiselustigen durch die 20 Kreuzer abgeschreckt worden war. Mit vollem Recht: der Arbeiter geht lieber die 12 km (in 2—$2^1/_2$ Stunden) zu Fuß, als dass er dafür 20 Kreuzer bezahlt. Die Versuchung aber, die Fußreise, die ja auch Schuhwerk kostet, mit der Eisenbahnreise zu vertauschen, wird

bei einem Preise von nur 10 Kreuzern übermächtig. Übrigens wirkt ein Preis von 10 Kreuzern für eine solche Reise sicher noch für Viele prohibitiv, und es käme auf die örtlichen Verhältnisse an, ob nicht ein Fahrpreis von nur 5 Kreuzern noch bessere Erträge liefern würde. Jedenfalls hatte sich dort durch eine Halbirung des Fahrpreises der Verkehr mehr als verzehnfacht. Und das ist geschehen in einer wirtschaftlich so wenig entwickelten Bevölkerung wie der galizischen an der östreichisch-russischen Grenze!

Ein anderes Beispiel zitirt Galt. Im Jahre 1855 entbrannte ein Tarifkrieg zwischen der Edinburg-Glasgow Bahn und der Caledonischen Bahn um den Verkehr zwischen Edinburg und Glasgow. Die Fahrpreise hatten bis 1855 betragen für die I. Klasse in deutschem Gelde 8 M., für die II. 6 M., für die III. 4 M. (für 46 englische Meilen = 73 km). Da ermäßigte die eine Gesellschaft die Tarife auf: 1 M., 75 Pfg., 50 Pfg., die andere folgte nach, und bei diesen Tarifen blieb es $1^1/_2$ Jahr lang zur größten Freude des Publikums. Man bedenke: die Ermäßigung war bis auf $^1/_8$ des ursprünglichen Preises gegangen. Was war die Folge? Die Edinburg-Glasgow Bahn verlor nur $1\,^0/_0$ der Dividenden, die Caledonische Bahn noch nicht $^1/_2\,^0/_0$ der Dividenden. Ein Verlust wäre gar nicht eingetreten, wenn die Ermäßigung nicht unter das niedrigste zulässige Maß gegangen wäre. Ein Tarif von 2 M., 1 M., 75 Pfg. hätte keinen Verlust gebracht. Der Grundsatz der Ermäßigung war durchaus richtig; nur in dem Grade der Ermäßigung hatte man sich im Eifer des Kampfes vergriffen. Leider machte die beliebte Koalition (deutsch: Verschwörung) beider Bahnen gegen das Publikum der Wirkung des billigen Tarifs bald ein Ende. Bei längerer Geltung würde der Verkehr auch jenen geringfügigen Verlust an Dividende wieder eingebracht haben.

Die Zunahme des Verkehrs durch eine Verbilligung des Tarifs wird freilich auf die verschiedenen Verkehrsarten anfangs sehr verschieden wirken. Die Masse der Bevölkerung hat durch die ein halb Jahrhundert lange Herrschaft des Verscheuchungstarifs sich so sehr des Gedankens entschlagen, man könne die Eisenbahn auch zum Fernreisen benutzen, dass anfangs, aber auch nur Anfangs, aus der Masse wohl kein sehr starker Andrang zum Fernverkehr sich zeigen würde. Die Zunahme des Fernverkehrs würde vorzugsweise durch die höheren und mittleren Klassen bewirkt werden. Der Ver-

gnügungsverkehr würde mehr und mehr zum Fernverkehr werden. Der Geschäftsverkehr der höheren Geschäftskreise, der jetzt seine Grenze zum Teil an den hohen Billetpreisen gefunden hat, würde weitere Vorstöße machen. Aber die massenhafte Zunahme des Verkehrs würde sich anfangs doch vorzugsweise auf den Nahverkehr, ja auf den engsten Lokalverkehr stürzen. Benachbarte Stationen würden in einen Tauschverkehr treten, nahezu wie Teile einer und derselben Stadt. Es ist klar, dass gerade der Verkehr am stärksten anwachsen muss, dessen Reisekosten jetzt und auch in Zukunft wesentlich, wenn nicht ausschließlich, im Fahrpreise bestehen: also namentlich sämtliche Reisen ohne Übernachtung. Man kann dreist behaupten, dass die Zahl der Reisen, bei denen der Billetpreis jetzt sämtliche oder die meisten Reisekosten umfasst, die allergrößte Mehrheit bildet. Das möge sich Herr Professor Wagner merken! — Für den Lokalverkehr würde durch die Verbilligung des Fahrpreises fast die einzige Schranke des Verkehrs wegfallen, und es würde eine, wie ich fest überzeugt bin, geradezu ungeheuerliche Steigerung dieses Verkehrs erfolgen. Große Städte würden mit ihren Vororten in einen Verkehr treten, an den jetzt bei den noch immer viel zu hohen Preisen gar nicht zu denken ist. Der arme Mann kann nicht für einen flüchtigen Besuch oder für ein geringfügiges Geschäft 1—1,50 M. opfern; aber 10 Pfg. oder 25 Pfg. hat er schon eher übrig.

Der geschäftliche Fernverkehr hat jetzt seine Schranke an den Billetkosten, sonstigen Reisekosten und am Zeitverlust. In dem Maße, wie die Billetkosten und der Zeitverlust vermindert werden, muss auch dieser Fernverkehr zunehmen, denn es liegt in der Natur von Handel und Verkehe, dass sie bis an die äußersten Grenzen des geschäftlich Rentablen vordringen. Während jetzt ein Geschäft zwischen Berlin und Magdeburg persönlich nur dann abgewickelt werden kann, wenn es mindestens 9 M. (Retourbillet III. Klasse) plus Ersatz für Zeitverlust, sonstige Spesen und einen Geschäftsgewinn einbringt, wird die Zahl der Geschäfte zwischen Berlin und Magdeburg sich um alle diejenigen erweitern, welche bei nur 2 M. Billetkosten und sonstigen Spesen schon einen angemessenen Gewinn ergeben. Die Verkehrssteigerung würde natürlich um so stärker sein, je mehr durch die Beschleunigung der Züge auch der Zeitverlust sinkt.

Man glaubt die Aussicht auf eine großartige Entwickelung des Verkehrs dadurch abzuschwächen, dass man solch geistreichen Einwurf macht:

„Wenn ein Billet zwischen Berlin und Köln nur 1 M. statt 29 M. kostet, so werden doch nicht 29 mal so viel Personen von Berlin nach Köln fahren." — Das muß abgewartet werden. Im ersten Jahre allerdings nicht. Aber es kommt auch nicht so sehr auf die verhältnismäßig wenigen Personen an, welche jetzt oder später von Berlin nach Köln fahren, als auf die, welche den Berlin-Kölner Zug benutzen werden, um billiger als bisher von Berlin nach Spandau, von Spandau nach Dallgow, von Dallgow nach Wustermark u. s. w. u. s. w., und schließlich von Deutz nach Kalk und von Kalk nach Köln zu fahren. Der sogenannte Fernverehr ist doch nichts anderes als die Aneinanderreihung des Lokalverkehrs. Jeder Zug, der dem Fernverkehr dient, dient zugleich dem Lokalverkehr. — Übrigens erinnere man sich der ebenso geistreichen Bemerkung von Thiers über den „durch eine Eisenbahn ja doch nicht wachsenden Verkehr zwischen Paris und Versailles", und der auf gleicher Höhe des Kulturverständnisses stehenden Äußerung Naglers: „Die Post fährt ja schon meist leer nach Potsdam; wie soll denn da eine Eisenbahn sich bezahlt machen?"

Welche Fundgruben des Reiseverkehrs noch fast unangebrochen daliegen, das zeigen uns die „Rundreisen" und die „Vergnügungs-Extrazüge". Die Eisenbahnverwaltungen wissen es am besten, wie viele Reisende durch die Rundreisebillets überhaupt erst dazu bestimmt worden sind, eine weite Reise zu wagen. Wie viele von den Tausenden, die in den Sommerextrazügen fahren, wären ruhig zu Hause geblieben, wenn der Fahrpreis nicht so mäßig gewesen wäre! „Es fährt doch keiner, der nicht muß", sagen die Wohlweisen, wenn man ihnen von einer Steigerung des Verkehrs durch billigere Tarife spricht. O doch, es fahren sehr Viele, die durchaus nicht unbedingt müssen. Es wäre ja überhaupt traurig ums Reisen bestellt, wenn nur die reisten, welche absolut müssen. Man reist, weil man irgend einen Nutzen vom Reisen erhofft: ein Vergnügen, einen Geschäftsvorteil oder sonst etwas. Aber man muß sich nicht vergnügen, und man muß nicht einen Geschäftsvorteil haben wollen.

Wie groß die Steigerung des Verkehrs bei meinem Tarif werden wird, vermag ich auch nicht andeutend vorauszusagen. Sie kann in demselben Verhältnis vor sich gehen, wie seiner Zeit die Steigerung des Briefverkehrs; sie kann geringer sein; sie kann aber auch noch größer sein. Sie kann deshalb größer sein; weil jetzt die Unmög-

lichkeit, eine Reise zu machen, noch größer ist als vor der Einführung des Penny-Portos die Unmöglichkeit, einen Brief zu schreiben. Es ist jedenfalls keine allzukühne Vermutung, daß Deutschland in Bezug auf den Personenverkehr den Stand Englands erreichen kann Deutschland hat mehr km Eisenbahnen im Betrieb, als England und wenn sein Netz weniger dicht ist als das Englands, so sind doch die Deutschen ein mindestens ebenso reiselustiges Volk wie die Engländer. In England mit seiner wesentlich geringeren Bevölkerung als der Deutschlands kommen jetzt ungefähr 20 Reisen jährlich auf den Kopf. Nehmen wir auch nur ein ähnliches Verhältnis für Deutschland bei einem billigen Einheitstarif an, so würden wir statt der 276 Millionen Passagiere von 1885/86 ungefähr 900 Millionen Passagiere haben. Die Bruttoeinnahme aus diesem gesteigerten Verkehr würde ungefähr 900 Millionen M. betragen statt der jetzigen 273 Millionen M.

„Wie ist aber dieser ungeheure Verkehr zu bewältigen?!" Ebenso wie in England! Hier wird auf einer kürzeren Geleislänge die ungeheure Zahl von Passagieren befördert, und die Zahl der dazu nötigen Personenwagen beträgt nur 33658 gegenüber 22735 in Deutschland, die Zahl der Lokomotiven nur 15196 gegenüber 12450 in Deutschland. Also eine mehr als dreifache Zahl der Passagiere müßte sich auch in Deutschland bei vernünftigen Einrichtungen bewältigen lassen mit nur 50% mehr Waggons und nur 25% mehr Lokomotiven. Die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltungen würden bei einem verdreifachten Personenverkehr nicht wesentlich steigen. Läßt sich auch die Ausnutzung der Personenwagen niemals bis auf die ideale Höhe von 100% bringen, so wird man doch eine Ausnutzung von 50% statt der jetzigen 24% nicht für eine übertriebene Forderung und nicht für etwas unmögliches halten. Ein gewisser Teil von Leerfahrten wird sich auch in Zukunft nicht vermeiden lassen: es werden stets einige leere Wagen mitgeführt werden müssen, um den Verkehr auf den Unterwegsstationen ohne langes Rangiren schnell zu ermöglichen. Aber ein sehr großer Teil der jetzigen Leerfahrten wird allerdings verschwinden durch die Ausbildung des Lokalverkehrs. Während nämlich jetzt der Lokalverkehr aus den großen Städten, zumal am Sonntag, aufs Land ein ganz einseitiger ist, und die Züge, welche Abends die Städter in die Stadt zurückholen, leer hinausfahren,

würden in Zukunft auch die Landbewohner in die Stadt kommen und am Abend aufs Land zurückbefördert werden. — Steigt also die Ausnutzung der Wagen auf 50 %, so braucht deshalb noch kaum ein Personenwagen mehr angeschafft zu werden. Steigt aber der Verkehr noch weiter, so bietet die vermehrte Geschwindigkeit das beste Mittel, um recht lange ohne Vermehrung des Wagenparks eine vermehrte Personenzahl in gleichen Zeiträumen wie früher zu befördern. Die bessere Ausnutzung und die Steigerung der Geschwindigkeit werden ausreichen, um eine Verdreifachung des Verkehrs, wenn nicht noch viel mehr, ohne eine irgendwie namhafte Vermehrung der Betriebsmittel zu bewältigen, und zwar mit weit weniger Personal als jetzt. Dass es geht, zeigt England. Ich habe das feste Vertrauen zu den Eisenbahnfachmännern Deutschlands, dass sie bei gutem Willen dasselbe leisten können, was ihre englischen Kollegen leisten. Nur müssen sie das Publikum selbst zur Mitarbeiterschaft heranziehen, müssen es nicht durch verkehrte, verwickelte Einrichtungen in seiner Mithilfe lähmen.

Allenfalls könnte man sich durch die Frage beunruhigen lassen: was soll denn mit den 5—600 Millionen M. Überschuss geschehen, welcher bei wesentlich vermehrtem Personenverkehr entstehen wird? Indessen ich glaube, diese Frage wird unsere Staatsmänner am allerwenigsten beunruhigen, und auch das Publikum braucht sich darum nicht zu kümmern. Trotz reichlicher Erhöhung der Gehälter der unteren Beamten, namentlich der Lokomotivführer, Heizer, Zugführer und Weichensteller, wird von jenem Überschuss noch immer genug übrig bleiben, um zu Steuererleichterungen verwendet zu werden. Hier bietet sich eine Möglichkeit, durch eine indirekte Steuer eine große Einnahme zu erzielen, über die sich niemand wird beschweren können. Was sind die höchsten Einnahmen aus einem Tabakmonopol oder Schnapsmonopol gegen die Einnahmen aus dem Monopol des Eisenbahnverkehrs, wenn er sich nur in voller Freiheit nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Nation entfalten kann! Und dass es sich für ein großes geachtetes Staatswesen wie das Deutsche Reich eher schickt, im Namen des Kaisers Eisenbahnbillets zu verkaufen, als Schnupftabak oder Schnaps, das wird auch der begeistertste Monopolfreund zugeben.

Da quält sich nun Deutschlands größter Staatsmann sei Jahren und Jahren unermüdlich damit ab, neue gewinnbringende

Monopole einzuführen, und doch scheitert er immer wieder an dem Widerwillen der Nation gegen Monopole. Das Monopol aber, welches er längst in Händen hat und welches durchaus volksbeliebt ist, vernachlässigt er in einer bei seinem Scharfblick für praktische Dinge ganz unbegreiflichen Weise. Besäße nur der Staat nicht die Eisenbahnen! nicht eine Meile! Welche Anstrengungen würde er dann machen, um durch die Monopolisirung und durch einen verständigen Tarif vielleicht den gesamten Einnahme-Etat des Staats auf den Eisenbahnen zu begründen! Und nicht der geschworenste Feind der Monopole könnte etwas dagegen einwenden, wenn durch die Verbilligung eines der wichtigsten Kulturbedürfnisse dem Finanzminister und dem Volke zugleich geholfen würde! Das Monopol der Eisenbahn würde ebenso heruntergeschluckt werden, wie es längst bei der Post, der Telegraphie und der Telephonie heruntergeschluckt worden ist. Es würde um so leichter heruntergeschluckt werden, als ja schon jetzt das Eisenbahnwesen ein Monopol ist in der Hand eines Jeden, der es besitzt.

So, wie es jetzt mit dem Verkehr steht, erfüllt die Eisenbahn auch nicht annähernd ihre Kulturaufgabe. Weber sagt darüber in seiner „Schule des Eisenbahnwesens“ (S. 30 u. 31):

„Erfüllen die Eisenbahnen daneben schon das im Kulturleben der Völker bestimmte Amt im vollen Umfange?

Durchaus nicht! Ja die Ausnutzung der großen, bei ihrem Dienste in Bewegung gesetzten pekuniären, mechanischen, intellektuellen und administrativen Kräfte ist sogar noch höchst mangelhaft. Es fehlt an der Durchführung einheitlicher Grundgedanken in Projektirung und Betriebsleitung der Bahnlinien, der Formen der Betriebsmittel, des Signalwesens, der Uniformirung der Beamten, an der genügenden Verwertung und an der gegenseitigen Unterstützung der auf den verschiedenen Linien vorhandenen großen Transportkräfte, an solidem Zusammenschluss der Züge, Sicherheit und Schnelligkeit der Lieferungen, Gewährleistung für Schäden und Verspätungen, Unterordnung des partikularen Interesses der Bahnen unter das des Gemeinwohles. — —

Wie könnten die Eisenbahnen zu genügender Erfüllung ihrer Zwecke gebracht werden?

Durch Verschmelzung der Masse von kleinen, armseligen, partikularistischen Interessen und beschränkter Ansichten vollen Verwaltungen in einige wenige große Komplexe, kräftige Wahrung des öffentlichen Interesses und der Vorteile des Publikums durch den Staat, der Machtstellung den Eisen-

bahnen gegenüber; Schaffung von Zentralstellen für Abrechnung, Erörterung und Streitschlichtung. — —

So lange diese Prinzipien im deutschen Eisenbahnwesen sich nicht verlebendigen, wird es einem Riesen gleichen, der sich wie ein Zwerg geberdet."

Ein anderer Fachmann, der vom Verkehr auch einiges versteht, der Chef des deutschen Postwesens, Stephan, schreibt: „Kultur und Verkehr verhalten sich in der Welt zu einander, wie Blutumlauf und Gehirntätigkeit im menschlichen Körper."

Und Napoleon hat auf St. Helena einmal gesagt: „Die Fortschritte der Wohlfahrt eines Volkes kann man nach der Höhe der Transportkosten berechnen."

Danach hätten allerdings die modernen Kulturvölker keine großen Fortschritte gemacht, denn der Personentransport ist heute durchschnittlich noch ebenso teuer wie vor 100 oder 200 Jahren. In Deutschland wenigstens kostet ein gepolsterter Platz in der Eisenbahn heute genau denselben Preis, wie vor 200 Jahren in der Postkutsche.

XIV.

Die Folgen.

So wenig wie der Erfinder einer neuen an ſich nützlichen Maſchine ſich darum Sorgen zu machen braucht, ob ſie nicht, wie alle menſchlichen Erfindungen, in ungeſchickten Händen und unter gewiſſen Umſtänden auch ſchädlich wirken könnte, ſo wenig brauchte ich mir eigentlich den Kopf zu zerbrechen über die „Folgen“ meiner Reformvorſchläge.

Die guten Folgen liegen auf offener Hand. Sie laſſen ſich etwa dahin zuſammenfaſſen: die Vereinfachung und Verbilligung des Reiſens ſtellt einen Kulturfortſchritt dar, ſo lange man der Meinung iſt, daſſ Reiſen im großen und ganzen nur zu nützlichen oder doch für nützlich gehaltenen Zwecken vorgenommen werden, und daſſ die Erleichterung des menſchlichen Verkehrs überhaupt ein Kulturfortſchritt iſt.

Der Geſchäftsverkehr wird am meiſten zunehmen, folglich auch der Unternehmungsgeiſt erſtarken und demzufolge der Volkswohlſtand ſteigen. Der briefliche Verkehr iſt nur ein Erſatzmittel des perſönlichen Verkehrs; das weiß jeder Geſchäftsmann. Kein Zirkular iſt ſo wirkſam wie die unmittelbare Beziehung des Verkäufers zum Käufer.

Der Vergnügungsverkehr wird zunehmen, aber nicht ſo ſtark wie der Geſchäftsverkehr. Der Zeitverluſt ſpielt bei dem gewinnbringenden Geſchäftsverkehr ſo gut wie keine Rolle: denn man macht ja eben eine Geſchäftsreiſe nur dann, wenn der vermutete oder ſichere Gewinn ſämtliche Aufwendungen, alſo auch die an Zeit, überſteigt. Der Vergnügungsverkehr dagegen iſt beſchränkt auf die Mußezeit, und dieſe hängt nicht allein vom Billetpreis ab. Wol aber würde aller-

dings ein großer Teil schon jetzt vorhandener Mußezeit zu Vergnügungsreisen benutzt werden, sobald das Haupthindernis: der hohe Billetpreis, wegfällt. Namentlich diejenigen Vergnügungsreisen würden wesentlich zunehmen, deren Geldkosten ganz oder überwiegend im Billetpreise bestehen, also Vergnügungsreisen mit der Rückkehr am nämlichen Tage. Eine erhöhte Zuggeschwindigkeit würde natürlich die Grenzen der Möglichkeit dieses Vergnügungsverkehrs weiter hinausschieben. So ist z. B. jetzt eine lohnende und nicht zu anstrengende Vergnügungsreise von Berlin nach Dresden und zurück an einem Tage kaum möglich, ebensowenig wie eine nach dem Harz. Bei erhöhter Geschwindigkeit könnten beide Reisen in je 4 Stunden resp. 6 Stunden hin und zurück gemacht werden.

Besonders der Lokalverkehr würde in außerordentlichem Maße anwachsen, denn bei ihm fallen ja außer dem Billetpreise so gut wie gar keine anderen Aufwendungen ins Gewicht.

Endlich würde der „Familienverkehr" zunehmen; in welchem Maße, das läßt sich nicht vorhersehen. Hier spielen Gemütsmomente mit, die am allerwenigsten sich im voraus berechnen lassen.

Von allen diesen Verkehrsgattungen wird schwerlich jemand behaupten, daß die Zunahme nach irgend einer Richtung besondere Bedenken haben kann, ich meine moralische, soziale oder politische.

Der Haupteinwand, der sich gegen eine außerordentliche Steigerung des Eisenbahnverkehrs mit einigem Schein von Begründung erheben ließe, wäre der, daß die „Seßhaftigkeit" abnehmen könnte. Ich lasse es dahingestellt, ob die Seßhaftigkeit ein unentbehrliches Erfordernis eines modernen Staatswesens ist. Freilich, wer sich die Steigerung des Reiseverkehrs gleich so denkt, daß nun jeder Mensch den größten Teil seines Lebens auf der Eisenbahn zubringen müßte, der wird Bedenken haben gegen die „Nomadisirung der Menschheit". An einen solchen Verkehr ist aber gar nicht zu denken, so weit menschliches Ermessen reicht. Es wird damit nicht viel anders zugehen als mit der Zunahme des Briefverkehrs infolge des billigeren Portos. Auch wenn ein Brief nur 1 Pfg. kostete, würde die Menschheit noch keineswegs einen großen Teil ihres Lebens mit Briefschreiben zubringen. Wer das Gegenteil für den Eisenbahnverkehr befürchtet, der nimmt an, daß die Menschheit dem dauernden Verrücktwerden ausgesetzt sei, denn nur verrückte Menschen werden zwecklose Reisen unternehmen. Der Personenverkehr in England ist jetzt schon $3\frac{1}{2}$

mal so stark wie der in Deutschland; aber man wird nicht sagen können, daß die englische Bevölkerung der deutschen gegenüber den Charakter des Nomadentums trägt. An der Seßhaftigkeit wird nichts wesentliches geändert, selbst wenn auf den Kopf eines Deutschen anstatt wie jetzt 6 Reisen deren 20 im Jahre kämen. Daß die Eisenbahnverwaltungen sich über diese „Abnahme der Seßhaftigkeit" nicht beklagen würden, versteht sich wol von selbst.

Der Staatsmann aber wird sich vielleicht sagen: durch eine zu große Verbilligung der Tarife wird noch mehr als bisher das Zuströmen der arbeitenden Bevölkerung vom Lande und aus den kleinen Städten in die großen Städte, besonders in die Hauptstädte, begünstigt, und das ist eine Entwickelung, die durchaus nicht zu wünschen ist. Ich gebe vollkommen zu, daß das Anwachsen der großen Städte, fast gleichbedeutend mit dem Anwachsen ihrer Proletarierbevölkerung, eine der ernstesten sozialen Gefahren für die Zukunft, vielleicht schon für eine nahe Zukunft bildet. Dieses Anwachsen noch zu befördern, liegt gar keine Veranlassung vor. Ich bestreite aber, daß der billige Personentarif ein stärkeres Anwachsen der Bevölkerung in den Städten, besonders in den großen Städten zur Folge haben würde. Ich behaupte sogar, daß er hemmend und gleichmäßiger verteilend wirken würde. Dies bedarf einer eingehenden Untersuchung.

Der jetzige hohe Tarif wirkt zwar prohibitiv für das häufige Reisen, aber er wirkt eben nicht prohibitiv für eine einzelne, einmalige Reise, die unter ganz besonderen Umständen unternommen wird. Die Eisenbahn mit ihrer Schnelligkeit der Beförderung erzeugt in den weitesten Kreisen das naturgemäße Gefühl, das Reisen sei heute überhaupt ein Kinderspiel. Man sieht zunächst nur den schnell dahin donnernden Zug, und erst in zweiter Linie kommt der Gedanke, wie viel es kostet, sich von ihm fortschaffen zu lassen. Der jetzige Zustand des Eisenbahnwesens erzeugt in den großen Massen des Volkes das Gelüste des Reisens; er verführt zur einmaligen Ortsveränderung, meist also zur Aufgabe des Heimatortes und zu dessen Vertauschung mit dem näher oder ferner liegenden größeren Ort. Aber der jetzige Zustand verhindert vermöge des hohen Tarifs die Wiederholung dieser Prozedur. Der jetzige prohibitive Tarif ist nicht hoch genug, um die wanderlustige Bevölkerung

vom leichtsinnigen Aufgeben gesicherter heimatlicher Verhältnisse abzuschrecken; aber er ist zu hoch, um es derselben Bevölkerung möglich zu machen, wieder in die Heimat zurückzukehren, wenn dem Ortswechsel die bittere Enttäuschung gefolgt ist. So viel Geld kratzt selbst der Ärmste in einigen Jahren zusammen, um in die große Stadt überzusiedeln; aber selten kommt er wieder in die Lage, so viel baares Geld beisammen zu haben, um aus der großen Stadt zu fliehen, wenn sie ihm weder das erhoffte Glück, noch auch nur das notdürftige Auskommen, die Arbeit zur Lebensfristung für den kommenden Tag gewährt hat. Die Eisenbahn mit ihrem jetzigen Tarif verlockt den Dorfbewohner in die große Stadt, und sie hält ihn dann mit eisernen Klammern fest. Gleichviel, ob er krank oder arbeitslos wird, er kann nicht mehr aus der großen Stadt heraus, oder er müsste sich denn entschließen, eine große Fußwanderung zu unternehmen, also „Stromer" zu werden. Die Sozialpolitiker, welche sich jetzt so viel Mühe geben, den Gründen und den Heilmitteln der Vagabondage nachzuforschen, sollten sich auch einmal die Frage stellen: wie viel Schuld an den jetzigen Zuständen tragen die Personentarife der Eisenbahnen? — Das Ansammeln und Festhalten arbeitloser, gescheiterter Existenzen in den großen Städten, das mit darauf zurückzuführende Anwachsen der Umsturzelemente, — die prohibitiven Personentarife haben ihr reichlich Teil dazu beigetragen.

Dazu kommt aber noch etwas weiteres. Die schlechten Eisenbahneinrichtungen, namentlich die Langsamkeit der Lokalzüge, zwingen die arbeitende Bevölkerung in den körperlich und moralisch verpestenden Bannkreis der Großstädte. Alle Versuche im großen, den Arbeitern zu menschenwürdigeren Wohnungsverhältnissen zu verhelfen, sind gescheitert und werden scheitern, so lange die Eisenbahnverwaltung den Verkehr von der fern der Stadt gelegenen Wohnungsstätte an die Arbeitsstätte nur mit unerschwinglichen Opfern an Zeit oder Geld erkaufen lässt. Es ist möglich, dass die billigeren Tarife die großen Städte von den dort unnütz gewordenen Bevölkerungsteilen nicht in dem Maße wieder befreien würden, wie ich es mir von der Rückkehr in die Heimat oder in kleinere Verhältnisse verspreche. Aber zweifellos würde das Verderbliche einer in jämmerlichen Verhältnissen lebenden Arbeiterbevölkerung in großen Städten sehr abgeschwächt werden durch die Möglichkeit, außerhalb der großen Städte

zu wohnen, dagegen nach wie vor in ihnen zu arbeiten. Der Arbeiter in den großen Städten wohnt zum Teil schlechter als gut gehaltenes Vieh; das muß jeder Großstädter zugeben, der die Verhältnisse kennt und ehrlich sein will. Er kann auch nicht gut besser wohnen, so lange er gezwungen ist, in der Großstadt zu wohnen. Das Terrain ist teuer und muß durch möglichst viele Stockwerke übereinander ausgenutzt werden. Der unschätzbare sittliche und soziale Segen des eigenen Hauses ist dem Großstädter, selbst dem wohlhabenden, in den meisten Fällen versagt; um wie viel mehr dem Arbeiter. Welche Zustände sittlicher Verworfenheit lediglich durch die scheußlichen Wohnungsverhältnisse der Arbeiter in großen Städten erzeugt werden, das weiß jeder, der einmal in gewisse Arbeiterwohnungen, mit ihren Schlafburschen und Schlafmädchen, hineingesehen hat. Aus diesem fauligen Acker muß die Unzufriedenheit emporschießen, und soziale Unzufriedenheit ist die „Vorfrucht" der Sozialdemokratie. Wer die sozialen Zustände bessern will, muß an dem Punkte einsetzen, der nächst der täglichen Nahrung der wichtigste ist, an der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse. Die Eisenbahn bietet hierzu das einzige Mittel, aber die Tarife und sonstigen Verkehrtheiten vernichten dieses Mittel fast überall.

Der Arbeiter, welcher ein eigenes Häuschen, ja auch nur eine gesunde behagliche Wohnung hat, wird schwerlich Sozialdemokrat werden; er hat von einer Umwälzung mehr Böses als Gutes, jedenfalls eine Gefährdung seines Wohnungsbesitzes zu besorgen.

Der Arbeiter wird aber ohne Bedenken aus der großen Stadt hinausziehen aufs benachbarte Land, wenn ihm die Möglichkeit geboten wird, alle Vorteile der großen Stadt sich zu verschaffen ohne ihre Nachteile. Das kann er, wenn er durch einen ganz billigen Tarif in die Lage versetzt wird, zwar seine Wohnung außerhalb der großen Stadt zu nehmen, dagegen in der Stadt zu arbeiten und: wenn er das Bedürfnis und die Mittel dazu hat, sich in ihr zu vergnügen. Aber er kann es auch nur dann, wenn ihm die schnellsten Züge, welche die Eisenbahntechnik herstellen kann, zur Verfügung sind, um mit dem denkbar geringsten Zeitverlust aus der ländlichen Wohnung an die städtische Arbeitsstätte und zurück zu gelangen.

Es ist unbegreiflich, mit welcher Sinnwidrigkeit die Eisenbahnverwaltungen jetzt im Fern- wie im Nahverkehr alles tun, um nur ja nicht ihren eigentlichen Zweck zu erfüllen. Im Fernverkehr er-

höhen sie fortgesetzt die Geschwindigkeit, obwohl bei einer einmaligen weiten Reise die Ersparnis einer Stunde weit weniger ins Gewicht fällt, als die Ersparnis von 5 Minuten bei einer täglich mehrere Male regelmäßig wiederholten Fahrt von der Wohnungstätte zur Arbeitstätte. Dagegen verlangen die Eisenbahnverwaltungen für den Fernverkehr einen Preis, der in den meisten Reiselustigen überhaupt jeden Wunsch des Reisens erstickt. Im Nahverkehr haben die Eisenbahnen ihre Schuldigkeit zu tun geglaubt, indem sie allerdings durch ganz billige Abonnements und durch ziemlich billige Arbeiterbillets die Geldschranke ein wenig aus dem Wege geräumt haben. Aber gleich haben sie dafür eine andere eben so hemmende Schranke aufgerichtet: die der Zeit. Was nützt es einem Arbeiter, dass er mit einem Arbeiterbillet täglich zu der und von der Arbeitstätte befördert wird, wenn er dazu $^1/_2$ bis 1 Stunde Fahrzeit nötig hat?! Der Arbeiter muss zu sehr frühen Stunden an die Arbeit gehen: im Sommer oft schon um 5 Uhr, im Winter um 6 oder 7 Uhr. Um diese Zeit inne zu halten, muss er ohnehin schon abgesehen von dem Wege mindestens $^1/_4$ Stunde früher aufstehen. Der Weg zur Arbeitstätte und Abends zurück ist also das Entscheidende für die Möglichkeit, ob der Arbeiter weit von der Arbeitstätte seine Wohnung nehmen kann. Je weiter, desto billiger ist sie in den meisten Fällen. Aber je weiter, desto zeitraubender, und hieran ändert die Eisenbahn jetzt so gut wie gar nichts. Die Vorortzüge um Berlin fahren mit einer so ausgesuchten Langsamkeit, dass man wahrhaftig keinem Arbeiter, der im Innern Berlins seine regelmäßige Arbeit hat, zumuten kann, etwa 20 km weit von Berlin seine Wohnung zu nehmen. Die dem Arbeiter zur Verfügung stehenden Züge, sämtlich „Bummelzüge", brauchen für diese Entfernung zwischen 40 und 50 Minuten. Das ist aber für den Arbeiter, der von dem Ertrage jeder Stunde lebt, zu viel, und so vegetirt er, zur größten Freude der Sozialdemokratie, und wahrscheinlich bald des Anarchismus, ruhig weiter in der Sumpfluft der Keller- oder Dachwohnungen der Großstädte, 10 Personen verschiedenen Geschlechts Nachts in demselben Zimmer.

Eine soziale Gefahr erblicke ich weit eher in dem jetzigen Tarif- und Verkehrzustande als in dem, welchen ich empfehle. Der billige Tarif wird den Arbeiter allerdings noch leichter als bisher in die Großstädte strömen machen; aber er wird ihm auch das Ver-

lassen der Großstädte ermöglichen. Die gesteigerte Geschwindigkeit aber wird in Verbindung mit ganz billigen Tarifen, namentlich mit einem ganz billigen Abonnementtarif, das Hinausströmen der Arbeiterbevölkerung aufs Land zu dauerndem Wohnsitz herbeiführen, um so mehr, wenn menschenfreundliche Gesellschaften, die mit der Menschenfreundlichkeit zugleich einen sehr berechtigten Geschäftsgewinn verbinden können, dafür sorgen, daß billige Wohnungen im Umkreise der großen Städte für den Arbeiter entstehen, und wenn namentlich nach dem Vorgange einiger deutscher Städte (ich erinnere an die Cité ouvrière von Mülhausen) und besonders Englands für die Möglichkeit gesorgt wird, daß der Arbeiter sein eigenes Haus durch allmähliche Tilgung erwerben kann. Abonnementbillets sind für einen Umkreis von 25 km einfach auf der Grundlage des 10 Pfg.-Tarifs auszugeben. Ein Abonnementbillet für 10 Pfg. pro Tag, mit noch weiterem Rabatt bei längerer Dauer als einem Monat, wird für die deutschen Eisenbahnen ebenso gut rentabel sein, wie es das für England, besonders für die Vorortbahnen von London längst ist. Mehr als 3 Mark kann kein Arbeiter monatlich für die Verbindung von der Wohnung mit der Arbeitstätte ausgeben. Da, wo Frau und Mann nach der Stadt fahren, wird die Frau ein noch billigeres Abonnement erhalten müssen.

Die Redensart: „Der Arbeiter wird doch nicht aus der Großstadt hinausgehen", ist eben nur eine Redensart. Der Arbeiter ist durchaus kein Dummkopf, und er wählt auch, wenn ihm das Bessere geboten wird, nicht eigensinnig das Schlechtere. Er geht jetzt nicht aus der Großstadt heraus, weil er mit eisernen Klammern an sie gefesselt ist: durch die Klammern des Geldes und der Zeit. Alles das, was ihm jetzt die Großstadt an vermeintlichen Genüssen bietet, kann er auch dann haben, wenn er auf dem Lande wohnt, vorausgesetzt daß er billig und schnell hin und her kommt. Er wird also wahrhaftig nicht so dumm sein und in seiner erbärmlichen Wohnung der Großstadt bleiben, wenn er für dasselbe oder für weniger Geld ein sauberes eigenes Häuschen bewohnen und sich eines eigenen Gärtchens erfreuen kann, und zwar in gesunder Luft. Daß es finanziell möglich ist, dem Arbeiter mit den Beträgen, die er jetzt für die Miete in den Großstädten bezahlt, auf dem Lande ein Haus zu bauen und in absehbarer Zeit ihm zu eigen zu geben, das ist theoretisch und praktisch längst bewiesen.

Zieht der Arbeiter aus der Großstadt heraus, so werden die Mieten in ihr sinken; kein Zweifel. Die Hausbesitzer werden einer bösen Übergangszeit entgegengehen; aber es wird Niemand behaupten wollen, daß die Hausbesitzer ein verfassungsmäßig verbrieftes Recht auf hohe Zinserträge haben. Und wenn die Großstädte nach dem Auszug der Arbeiter weniger schnell zu den ungeheuerlichen Bevölkerungszahlen gelangen, welche sie jetzt aufweisen, so wird das durchaus kein Schaden sein. Durch eine vernünftige Reform des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen wird der Wunsch des Reichskanzlers aus seinen jüngeren Jahren zwar nicht voll erfüllt werden, daß die Großstädte vom Erdboden vertilgt werden müssen; aber der Reichskanzler selbst wird sich wol damit zufrieden geben, daß die Großstädte aus ihrem Leibe den sozialen und politischen Giftstoff ausscheiden, an dem sie jetzt, ohne Widerrede, leiden.

Was für Folgen sonst noch die vollständige Umgestaltung des Personenverkehrs haben mag, das kann sich Jeder nach dem Maße seiner Phantasie ausmalen. Man wird gewiß mehr der guten als der bösen Folgen erdenken können.

Eine Folge aber möchte ich schon jetzt vorwegnehmen und sie als Forderung hinstellen: eine kräftige Aufbesserung der Gehälter der unteren Eisenbahnbeamten. Es gibt keine sparsamere Anlage, als die der reichlichen Besoldung aller derjenigen Beamten, von denen unmittelbar die Sicherheit des Betriebes abhängt. Ein überbürdeter Lokomotivführer, ein schlecht ernährter und überangestrengter Weichensteller genügt, um einen Unglücksfall herbeizuführen, der eine Million vernichtet. Sollten also, wie ich mit Sicherheit voraussehe, durch einen verständigen Tarif und durch Ersparnisse infolge der Vereinfachung des Betriebs Überschüsse entstehen, so müssen sie in erster Reihe verwendet werden zu einer Gehaltsaufbesserung für die unteren Beamten. Alle Gründe der Menschlichkeit und der weisen Sozialpolitik sprechen dafür; aber auch zwingende Gründe der Betriebssicherheit, folglich der Sparsamkeit. Der billigste Sicherheitsbeamte ist der teuerste.

XV.

Schlussbetrachtungen.

Ein Zwiegespräch.

(Aus dem Leben. Nach stenographischer Aufzeichnung.)

X (ein Eisenbahndirektor): — — mit Vergnügen gelesen (folgten weitere Komplimente, die ich abschnitt). Aber das werden Sie mir zugeben: Ganz neu ist der von Ihnen entwickelte Vorschlag nicht.

E (der Verfasser dieses Buches): Wie sollte er das? Es ist wol unmöglich, dass der jetzige prohibitive Tarif 50 Jahre herrscht, ohne dass Tausende von Menschen den Gedanken gehegt und auch ausgesprochen haben: es wäre wol wünschenswerter und auch am Ende rentabler, einen billigen Tarif zu haben, als einen teuren. Diesen Gedanken kann jeder dumme Junge haben.

X: Ich meine, dass ja auch mehrere Schriftsteller vor Ihnen diesen Gedanken im einzelnen entwickelt und seine Durchführbarkeit nachzuweisen versucht haben.

E: Allerdings, aber eben nur *versucht* haben, denn sie haben ausnahmslos mit einem Faktor gerechnet, der zum größten Teil aus blauem Dunst besteht: mit der Verkehrssteigerung.

X: Rechnen Sie denn gar nicht damit?

E: Ich rechne nicht damit, um nur dadurch die Möglichkeit der Durchführung meines Tarifs zu beweisen. Mein Tarif in Verbindung mit den anderen von mir vorgeschlagenen Reformen ist im Stande, schon bei der jetzigen Frequenz mindestens dieselbe Einnahme erzielen zu lassen wie bisher.

X: Ich erinnere mich, dass Sie das nachzuweisen versuchen. Aber Sie rechnen dabei doch auch mit dem Blauen-Dunst-Faktor des Aufrückens der Klassen.

E: Ich rechne allerdings mit diesem Faktor, aber nicht ausschließlich mit ihm. Es versteht sich von selbst, dass, wenn ich das Reisen für die meisten Personen billiger machen will, als es jetzt ist, ich mich darauf gefasst machen muss, dass die Summe des Erlöses aus dem Billetverkauf sinkt. Aber ich rechne:

1) auf ein Aufrücken der Klassen, etwas, das zweifellos stattfinden wird;
2) auf eine Vermehrung der Einnahme aus dem Gepäck;
3) auf eine außerordentliche Ersparnis durch die Vereinfachung des Betriebes.

X: An diese Ersparnis glaube ich nicht. Man wird nach wie vor Billetverkäufer und Billetexpedienten nötig haben.

E: Gestatten Sie, dass ich Ihnen statt der Antwort vorlese, was mir ein Fachmann ersten Ranges über diesen Punkt geschrieben hat. Hier ist sein Brief:

Sehr geehrter Herr!

Auf das gefl. Schreiben vom 18. cr. erwidere ich ergebenst Folgendes;

1a) Es würde durch die von Ihnen beschriebene Einrichtung der Gepäckannahme die ganze Expedition, wenn ich recht verstanden habe, in Fortfall kommen. Dadurch würde gespart pro Freigepäck-Expedition $4_{/5}$ Minuten und pro berechnete Expedition 6 Minuten für einen Expedienten. Auf je 2 berechnete Expeditionen kommt durchschnittlich eine Freigepäck-Expedition; die Expedition kostet also durchschnittlich $5_{/5}$ Minuten, was bei einem täglichen Lohnsatze von 5 M. ergeben würde $4_{/6}$ Pfg. Hierzu ist zu rechnen für Material rund $0_{/4}$ Pfg., also zusammen 5 Pfg. Die Eintragung der Bestimmungsstation in die Scheine, welche durch einen Wiegemeister oder Arbeiter*) zu besorgen wäre, wird so viel Zeit in Anspruch nehmen als das Verwiegen. Die vorbeschriebene Ersparnis würde für unsern Zentralbahnhof**) etwa 9500 M. pro Jahr ergeben.

1b) Die Arbeit des Billetverkaufs würde pro 100 Billets statt jetzt 3 Stunden nur noch $1_{/8}$ Stunden Zeit erfordern. Bei einem täglichen Lohnsatze von 5 M. würde dies 90 Pfg. gegen 150 Pfg. pro 100 Billet ergeben. Die Materialersparnis dürfte auf 2 Pfg. zu veranschlagen sein.

2) Die Arbeit der „Uebernahme" der Güterwagen würde der für Transitwagen auf eigener Bahn gleichkommen und nur die Hälfte der jetzigen Arbeit kosten. Es würde dies pro Wagen bei einem Lohnsatze von 3 M. eine Ersparnis von $1_{/5}$ Pfg. ergeben. Ich nehme an, dass die sonstigen Uebergabe-Formalitäten bestehen bleiben. (Ich nicht! E. E.)

---

*) Allerdings, durch einen ganz gewöhnlichen Arbeiter.

**) Es handelt sich um eine Stadt von ca. 100000 Einwohnern.

Der betreffende Beamte hat mich nicht ermächtigt, seinen Namen zu nennen; er ist Betriebsinspektor bei einer unserer größten Direktionen. Sie werden mir zugeben, daß er Sie, der Sie allerdings Eisenbahndirektor gewesen sind, an Fachkenntnis in diesem speziellen Punkte übertrifft.

X: Das gebe ich allerdings zu, und ich bin nicht wenig verwundert über die Höhe der Ersparnis.

E: Wenn er nun schon für die eine Station, allerdings eine große, bloß für die Annahme des Gepäcks, eine Ersparnis von 9500 M. berechnet, wie hoch wird sich dann wol die Ersparnis für die 6155 Stationen des deutschen Reichs beziffern?! Wenn er ferner die Ersparnis bloß bei der Billetausgabe schon für 100 Billets auf 60 Pfg. berechnet, so folgt daraus, daß an den ca. 275 Millionen Billets, welche 1885/86 verkauft worden sind, im Ganzen eine Ersparnis von 2750000 × 60 Pfg. = 165000000 Pfg. oder ca. $1^2/_3$ Millionen M. sich ergeben würde. Dabei aber ist zu bedenken, daß der Herr Betriebsinspektor den Tagelohn eines Billeteurs mit 5 M. berechnet. Dieser Satz ist bei den jetzigen Anforderungen, die an einen Billeteur gestellt werden müssen, auch keineswegs zu hoch. Zur Ausgabe aber und Verrechnung meiner 9—11 Billetsorten wird eine ganz gewöhnliche Arbeitskraft, die nichts weiter als die 4 Species gewandt zu beherrschen braucht, ausreichen, und dafür braucht nicht mehr als 3 M. täglich bezahlt zu werden. Es erhöht sich also die Ersparnis noch um die Summe von $^2/_5$ sämtlicher jetziger Billeteurgehälter! Dabei ist noch gar nicht gedacht an die Billetabrechnung, welche in den höheren Instanzen stattfindet.

X: Die paar Millionen machen aber den „Kohl nicht fett"! Und Ihr Defizit geht denn doch in die Dutzende von Millionen.

E: Nein, es geht nicht in „die" Dutzende von Millionen, sondern allenfalls beträgt es ein Dutzend Millionen, d. h. wenn meine Annahme über das Aufrücken der Klassen richtig ist. Dieses eine Dutzend Millionen wird aber gedeckt allein schon durch die Ersparnis bei der Ausgabe der Billets und bei der Expedition des Gepäcks. Sollte das Defizit höher ausfallen, als ich annehme, so reicht die Ersparnis durch die Abschaffung der Schaffner mehr als genügend hin, um das Defizit zu decken.

X: Was soll aber aus den Schaffnern werden, welche Sie abschaffen wollen?

E: Stellen Sie diese Frage im Ernst?! Was ist aus den Frachtfuhrleuten geworden, welche brotlos zu werden fürchteten, als die Eisenbahnen aufkamen? Sie haben gerade durch die Eisenbahnen erst recht zu tun bekommen. Die Schaffner würden, falls der Verkehr sich so steigert, wie ich annehme, als Zugführer, Gepäckmeister u. s. w. lohnende Beschäftigung finden. Aber sollte selbst der Verkehr sich nicht um einen einzigen Reisenden steigern, so würde ich es immerhin noch für wirtschaftlicher halten, die überflüssigen Schaffner abzuschaffen und mit vollem Gehalt zu pensioniren, als sie weiter in einem Dienst zu belassen, der ihrer völlig entraten kann. Die Schaffnergehälter würden dann einen Aussterbeetat bilden. Das Vorhandensein einer bestimmten Klasse von Beamten oder Gewerbetreibenden ist noch niemals ein ernsthaftes Hindernis gewesen für eine im übrigen segensreiche Reform. Was wird denn aus den Postillonen und Kondukteuren der Posten, sobald die Eisenbahn den Postendienst überflüssig macht?! — —

— — X: Ich glaube zwar an ein gewisses Steigen des Verkehrs, aber nicht an ein ungemessenes.

E: Ganz meine Meinung. Aber wie ich schon oft genügend entwickelt habe: man bedarf zur Durchführung meines Systems gar keines Steigens des Verkehrs. — Übrigens, warum sollte denn der Verkehr nicht ganz wesentlich steigen können?

X: Es macht doch Keiner unnütze Reisen.

E: Ich wünsche keine Steigerung der unnützen Reisen; aber die Steigerung der nützlichen Reisen wird genügen, um eine wesentliche Steigerung herbeizuführen.

X: Alle wirklich nützlichen Reisen werden ja auch jetzt schon gemacht.

E: Irrtum! Es werden nur diejenigen nützlichen Reisen gemacht, deren Nutzen, gleichviel ob an Vergnügungswert, Erholungswert, Abwechselungswert oder Geschäftswert, größer ist als der jetzige Billetpreis. Alle Reisen, auch solche, welche einen gewissen Nutzen gewähren, unterbleiben, wenn der Nutzen geringer ist als der Fahrpreis.

X: Das aber ist doch nicht zu leugnen, daß die Steigerung des Verkehrs noch von ganz anderen Dingen abhängt als vom Fahrpreis.

E: Selbstverständlich. Nur muß man „Fahrpreis" richtig defi-

niren. Alle Aufwendungen, die man für eine Reise macht, stellen einen Teil des Fahrpreises dar: Zeit, körperliche Mühe, Geld. Räume ich auch nur die eine Schranke, die des Geldes, weg, so ermögliche ich dadurch schon alle diejenigen an sich notwendigen und nützlichen Reisen, welche bisher nur an dem Geldfahrpreis gescheitert sind. Durch eine Verminderung des Zeitaufwandes und durch eine Steigerung der Bequemlichkeit werden auch die übrigen Schranken vermindert.

X: Es wird selbst bei einem ganz billigen Fahrpreis, ja selbst wenn eine Reise gar nichts an Billetkosten verlangt, niemand fahren, der keine Zeit dazu hat.

E: Sehr richtig; aber alle diejenigen werden fahren, welche Zeit dazu haben, und alles in allem kann man wol sagen, dass die meisten Menschen immer noch mehr überflüssige Zeit als überflüssiges Geld besitzen! Und jeder hat Zeit zu allem und jedem in dem Augenblick, in dem sich ihm die Möglichkeit bietet, ein Geschäft zu machen, welches den Zeitverlust an Wert übersteigt. Es gibt aber sicher mehr Geschäfte, welche diesen Zeitverlust an Wert übersteigen, als solche, welche den vereinigten Wert des Zeit- und des Geldverlustes übersteigen. — —

— — **X**: Ich glaube, Sie irren sich, wenn Sie, wie Sie das doch getan, das Beispiel des Briefverkehrs zum Beweise für die Möglichkeit der Steigerung des Reiseverkehrs heranziehen. Ein Brief ist leicht geschrieben, eine Reise schwer gemacht.

E: Es gibt viele Leute, die lieber eine Reise machen, als einen Brief schreiben. Eine einzige, oft nur kurze Reise macht sehr viele langwierige Briefschreiberei überflüssig. — Aber darauf kommt es gar nicht an; die Hauptsache ist die: hat der frühere hohe Briefstarif prohibitiv gewirkt, und ist der Briefverkehr gestiegen, nachdem der Tarif seine prohibitive Höhe verloren hatte? und hindert der jetzige prohibitive Eisenbahntarif viele Reisen, die nach dem Sinken des Tarifs gemacht werden würden? Dieselben Ursachen erzeugen dieselben Wirkungen: alle jetzt verhinderten, aber wünschenswerten Reisen werden in Zukunft gemacht werden, sobald der Hinderungsgrund, der hohe Fahrpreis, wegfällt. Übrigens steht das Verhältnis von Briefen zu Reisen jetzt so: es sind gemacht worden im Jahre 1885/86 ca. 276 Millionen Reisen, dagegen sind Briefsendungen gemacht worden rund 1150 Millionen. Nun gibt es zweifellos weit

weniger Personen, die überhaupt fähig sind eine Briefsendung zu machen, als Personen, die fähig sind zu reisen. Reisefähige Personen gibt es im Deutschen Reich ungefähr 47 Millionen; schreibfähige, die Briefe versenden, höchstens 12 Millionen, da man die meisten Personen unter 16 Jahren und außerdem große Bevölkerungsklassen als nicht briefschreibende betrachten kann. Die Mehrzahl aller Reisen erfordert aber keineswegs einen wesentlich größeren Zeitaufwand als die Verfertigung eines Briefes: der Lokalverkehr stellt der Zeit nach einen geringeren Zeitverlust dar als den durch einen Brief verursachten. Aber ich muss wiederholen: ich brauche gar keine Vermehrung des jetzigen Verkehrs, um meinen Tarif als ausführbar zu beweisen. — —

— — **X**: Eine Ungerechtigkeit liegt doch in Ihrem Tarif: die größte Verbilligung tritt ein für den Fernverkehr, kommt also den wohlhabenden Klassen zu gute.

E: Durchaus nicht. Gerade die ärmste Klasse macht durchschnittlich weitere Reisen, als die zunächst folgende höhere Klasse. Die Durchschnittslänge einer Reise in der IV. Klasse beträgt jetzt $31_{,66}$ km, die einer Reise in der III. Klasse nur $22_{,73}$ km. — Aber wer sagt Ihnen denn, dass die jetzigen Entfernungen, welche von den verschiedenen Wohlhabenheitsklassen zurückgelegt werden, die natürlichen, die wirtschaftlich notwendigen sind? Ist es nicht einleuchtend, dass auch der Ärmere seinen Geschäftskreis weiter hinauserstrecken würde, wenn nicht der hohe Tarif ihm das unmöglich machte? Die jetzigen Entfernungsangaben bedeuten nur, dass nach dem jetzigen Tarif die Reichen weiter fahren, als die Armen, übrigens auch überwiegend in den Schnellzügen, von denen ja der Arme überhaupt ausgeschlossen ist, also auch keinen Vergleich ermöglicht. Der Entfernungsunterschied wird sich bei einem billigeren Tarif sofort wesentlich verschieben. Gerade der Ärmere wird keine Entfernung scheuen, wenn er durch eine weitere Reise ein gutes Geschäft machen kann; für ihn ist aber schon ein viel geringeres Geschäft ein gutes, als das, welches den Wohlhabenden zur Reise anlockt. Auch hat der Wohlhabende, der Großkaufmann, viel mehr das Bestreben, die Reisen durch andere Personen ausführen zu lassen, oder sie durch Telegramme zu ersetzen, als der Arme, der sein ganzes Geschäft persönlich besorgt. Ich denke hierbei vorzugsweise an die Reisen der Arbeiter von Ort zu Ort, je nachdem sich ihnen hier

oder dort lohnende Arbeit bietet. Mit Hilfe zweckmäßiger Arbeitsnachweisebureaus wird sich bei einem niedrigen Tarif sehr bald ein lebhafter Fernverkehr gerade der Arbeiter entwickeln. Jetzt bedeutet Arbeitslosigkeit an einem Ort meist Arbeitslosigkeit überhaupt, denn der Arbeiter kann nicht über den engsten Umkreis seines zufälligen Wohnortes hinaus. O ja, er bleibt „sesshaft", aber er wird ein sesshafter, arbeitsloser Proletarier und Almosenempfänger.

X: Es bleibt aber doch eine Ungerechtigkeit, dass der Reiche nach wie vor eher weite Reisen machen wird, als der Arme.

E: Sollte wirklich eine Verschiedenheit in der Durchschnittsentfernung je nach den Klassen auch bei einem billigen Tarif bestehen bleiben, so kann der Arme sich doch nicht über eine Ungerechtigkeit beklagen. Jedenfalls hat dann der Tarif keine Schuld mehr an der Ungerechtigkeit, die jetzt allerdings besteht. Der Arme, der heute einen Wohlhabenden von Berlin nach München reisen sieht, kann sich später nicht mehr sagen: die Reise könntest du nicht machen, weil sie zu teuer ist, — sondern er muss sich sagen: sollte ich ein lohnendes Geschäft in München in Aussicht haben, so könnte ich eben so gut wie der Reichste morgen nach München fahren; ja, ich kann es viel eher als der Reiche: denn der braucht mindestens eine Aussicht auf Hunderte von Mark Gewinn, um sich zu einer solchen Reise zu entschließen, während ich mich mit wenigen Dutzend Mark begnüge.

X: So bleibt doch immer noch die Ungerechtigkeit bestehen, dass derjenige, welcher nur 50 km fährt, 1 M. bezahlt, während er sehen muss, dass ein Anderer, der 500 km fährt, auch nur 1 M. bezahlt.

E: Ungerechtigkeit?! Was hindert denn denjenigen, der heute 51 km für 1 M. fährt, morgen gerade so gut wie der von ihm Beneidete eine Reise von 500 km für 1 M. zu machen, während morgen der Beneidete für nur 51 km 1 M. bezahlen muss.

X: Wie aber, wenn einer für 51 km 1 M. bezahlen muss, während ein Anderer für 50 km 50 Pfg. bezahlt? Ist das auch noch keine Ungerechtigkeit?

E: Nicht die mindeste. Wer für 51 km 1 M. bezahlt, wird doch nur dann über „Ungerechtigkeit" klagen, wenn er diesen Preis zu hoch findet. Beklagt sich jetzt denn irgend ein vernünftiger Mensch darüber, dass der Brief, den er innerhalb der Stadt München versendet, nur 5 Pfg. kostet, während ein Brief von München nach

Schlierſee 10 Pfg. koſtet? Und beklagt ſich Jemand darüber, daſſ ein Kreuzband von Berlin nach Brüſſel 5 Pfg., aber nach Jokohama auch nur 5 Pfg. koſtet? Die Hauptſache iſt, daſſ der Preis von 5 Pfg. für den Kreuzband nicht zu teuer ſei. Wer dann 5 Pfg. für den Kreuzband ſeines Nebenmenſchen nach Jokohama zu niedrig findet, klagt nicht über eine Ungerechtigkeit, ſondern der iſt thöricht neidiſch!

X: Würde nicht der billige deutſche Tarif eine Begünſtigung der ausländiſchen Reiſenden darſtellen?

E: Eine Begünſtigung im Vergleich mit den Tarifen, welche ſie in ihrer Heimat jetzt noch bezahlen müſſen; aber jedenfalls keine Begünſtigung vor den deutſchen Reiſenden. Ich bin übrigens der Meinung, daſſ der billige deutſche Tarif Deutſchland in kurzer Friſt zum beſuchteſten Touriſtenlande der Welt machen würde, etwas, worüber ſich die deutſchen Gewerbetreibenden wol nicht ſehr beklagen würden.

X: Ich kann es aber noch immer nicht faſſen, daſſ Sie denjenigen, der 500 km durchfährt, nur eben ſo viel bezahlen laſſen wollen wie denjenigen, der nur 51 km durchfährt. Das iſt doch ein zu zu großes Miſſverhältnis von Leiſtung und Gegenleiſtung.

E: Kein größeres, als es jetzt beim Briefverkehr und Packetverkehr obwaltet.

X: Aber die Eiſenbahn leiſtet doch demjenigen, den ſie 500 km weit befördert, mehr, als demjenigen, den ſie nur 51 km weit befördert.

E: Was „leiſtet" ſie ihm denn ſo beſonderes mehr?

X: Nun, ſie transportirt ihn eben weiter, d. h. ſie fährt ihn 10 Stunden lang, während ſie den Anderen nur eine Stunde lang fährt.

E: Und dafür, daſſ jemand 10 Stunden lang gefahren oder, wie man zu ſagen pflegt, „gerädert" wird, ſoll er noch obendrein mehr bezahlen?! Ich ſollte denken, daſſ derjenige, der 10 Stunden lang mit der Eiſenbahn fahren muſſ, ſchon hart genug geſtraft iſt. Fragen Sie ihn nur, ob er eine beſondere, ihm willkommene „Leiſtung" in den 500 km erblickt. Sie können ſich eben nicht losmachen von dem Gedanken, daſſ Kilometer ein angenehmer Verzehrgegenſtand ſind, ungefähr ſo etwas, wie eine mit der

Länge an Wert wachsende Cervelatwurst, oder ein schönes Seidenband. Der Reisende begehrt ja keine Kilometer, sondern er wünscht von einem Ort zum andern befördert zu werden. Daß die beiden Orte weit auseinander liegen, ist für ihn kein Vorteil, erhöht den Wert seiner Reise nicht, sondern das ist ein Nachteil und vermindert den Wert seiner Reise, denn es erhöht unter allen Umständen seinen Aufwand von Zeit und von Körperkräften.

X: Am Ende möchten Sie, daß der Reisende um so weniger bezahlt, je weiter er fährt?

E: Offen gestanden wäre das eigentlich das gerechteste Tarifsystem, welches sich erdenken läßt. Es wäre aber sehr unpraktisch, denn man muß den Verkehr, welcher der lohnendste ist, auch am schonendsten behandeln, und der lohnendste ist der Lokalverkehr. Der muß also billiger tarifirt werden als der Fernverkehr, schon aus dem Grunde, weil der Lokalverkehr der häufigere auch für den einzelnen Reisenden ist, also einen Rabatt verdient, wie man ihn guten Kunden gern gewährt.

X: Der Sprung von 50 Pfg. auf 1 M. oder für die I. Klasse sogar von 4 M. auf 6 M. beim Übergang aus dem 50. in den 51. km ist aber doch ein sehr heftiger.

E: Das gebe ich zu; aber die absolute Gerechtigkeit läßt sich im Verkehrswesen überhaupt nicht durchführen. Überall, wo Zonentarife bestehen, werden solche Sprünge vorkommen. Sie kommen mit derselben Heftigkeit auch beim Brief- und Packetverkehr vor. Ein Brief, der 15 Gramm wiegt, kostet 10 Pfg., ein anderer, der $15^1/_2$ Gramm wiegt, kostet 20 Pfg. Oder: eine verschlossene Sendung von 250 Gramm läßt sich noch für 20 Pfg. als Brief befördern, bei 251 Gramm muß sie durch Packet für 50 Pfg. befördert werden und sich außerdem eine langsamere Beförderung gefallen lassen. Aber dasselbe gilt ja auch jetzt schon beim Eisenbahnverkehr: wer eine Rundreise von 599 km macht, muß den vollen Preis bezahlen, nämlich auf preußischen Bahnen II. Klasse 36 M.; macht er eine Rundreise von 600 km, so erhält er einen Rabatt von 25—33% und bezahlt nur 27—24 M. Ja sogar beim Steuerwesen kann 1 M. mehr oder weniger nachweisbares Einkommen die Einschätzung in eine höhere oder niedere Stufe zur Folge haben und damit eine jährliche Steuer von Dutzenden von Mark mehr oder weniger. Aber beruhigen Sie sich: es wird sich

keiner darüber beklagen, daß er für 51 km doppelt so viel bezahlen muß wie für 50 km, wenn nur der Preis für die 51 km selbst ein mäßiger ist, und das wird sich von meinem Tarif nicht leugnen lassen.

X: Die Fachmänner werden sich niemals von Ihnen überzeugen lassen, daß ein so mäßiger Tarif eine Rente abwerfen kann.

E: Die „Fachmänner", mein lieber Herr Direktor, sind a priori überhaupt nicht zu überzeugen; aber selbst Fachmänner sind schon durch Tatsachen überzeugt worden, durch eine Probe.

X: Die Probe, die auf einem verwandten Gebiet gemacht wurde, kann doch nur abschreckend wirken.

E: Auf welchem Gebiete?

X: Nun, auf dem der Briefpost. Lesen Sie, was Stephan darüber sagt!

E: Habe ich natürlich gelesen; aber Stephans Ausführungen sprechen durchaus für mich.

X: Das wäre!

E: Durchaus! Stephan sagt kein Wort gegen die Richtigkeit des Hill'schen Grundgedankens: ein einheitliches Briefporto zu verlangen; Stephan bekämpft nur, und mit Recht, den plötzlichen Sprung von einem Durchschnittstarif von 6 pence auf den Einheitstarif von 1 penny.

X: Der Sprung ist aber ein noch viel gewaltsamer bei Ihrem Tarif!

E: Keineswegs. Der jetzige Durchschnittspreis einer Reise beträgt nur 96 Pfg. Bei diesem Durchschnittspreise belasse ich es ja so ziemlich, denn ich rechne aus, daß dieselbe Personenzahl ungefähr dieselbe Einnahme ergeben wird auch bei meinem Tarif. Ich habe von dem Hill'schen System nur das Gute: die Einheit, übernommen, dagegen die übertriebene Billigkeit der Feinde Hills bei Seite gelassen. Ich würde es für höchst verhängnisvoll betrachten, wollte man plötzlich ohne jeden Unterschied 10 Pfg. für die III. Klasse, 20 für die II. und 50 für die I. Klasse verlangen. Die Folge würde ein Defizit sein, welches nach oberflächlicher Schätzung zunächst, falls keine Vermehrung der Zahl der Reisenden einträte, ungefähr 200 Millionen betragen würde. Es würde aber eine Versechsfachung des Verkehrs eintreten müssen, um dieses Defizit zu decken. Einen solchen Sprung mache ich ja aber nicht. Ich habe

für die 3. Zone ungefähr dieselben Sätze beibehalten, welche fast schon jetzt als Durchschnittspreis für jede Klasse herauskommen, habe sie sogar eher noch etwas höher gegriffen, wenigstens für die III. Klasse, und habe nur für die ersten beiden Zonen niedrigere Tarife vorgeschlagen. Den Ausfall decke ich durch das Aufrücken der Klassen und durch die Betriebsersparnisse.

X: Sind Sie des Aufrückens der Klassen ganz sicher? Wird man nicht in Zukunft selbst bei einem so billigen Preise wie 6 M. für die I. und 2 M. für die II. Klasse doch lieber für 1 M. in der III. Klasse fahren?

E: Gewiss, manche werden das tun, die es gar nicht nötig hätten. Aber die meisten werden bei verständiger Preisabmessung seitens der Eisenbahnen sich für eine Reise keine Abweichung von ihrer gewohnten und ihnen zustehenden Lebensweise zumuten. Wer „erster Klasse" zu leben gewöhnt ist, wird auch erster Klasse reisen; wer im bürgerlichen Leben zur „zweiten Klasse" gehört, wird mindestens zweiter Klasse auch reisen wollen, und nur wer auch sonst sich jeden Komfort versagen muss, wird ihn sich auf der Reise versagen. Außerdem zwinge ich ja durch eine angemessenere Unterscheidung der drei Klassen alle diejenigen, welche Komfort suchen, die höheren Klassen zu benutzen. Jetzt ist die II. Klasse eine solche, die schon als Luxusklasse bezeichnet werden kann. Damit ist es in Zukunft vorbei. Die II. Klasse wird nur eine leidlich bequeme, anständige Klasse sein, aber von Luxus ist fürder keine Rede bei ihr. Sie wird namentlich durch die stärkere Besetzung weniger komfortabel werden als jetzt. Die meisten Reisenden, welche jetzt aus freier Wahl, nicht durch die Beschränkung der Schnellzüge auf zwei Klassen, in der II. Klasse gereist sind, werden in Zukunft I. Klasse fahren, oder sie müssen sich mit einem geringeren Komfort begnügen als jetzt. Sodann wird die III. Klasse durch den Hinzutritt aller Reisenden der IV. Klasse an „Feinheit" verlieren, und viele der jetzigen Insassen der III. Klasse werden in die II. hineingetrieben werden. Das ist keine Härte, sobald der Tarif für die II. Klasse so wesentlich billiger wird, wie ich es vorschlage.

X: Bei einem Tarif von 10 Pfg. für die Unterzone der I. Zone, also bis zu 10 km, ist doch von einer Deckung der Selbstkosten nicht die Rede.

E: Möglich; aber beweisen lässt es sich nicht, weil die „Selbst-

kosten" nicht bekannt sind, nicht Ihnen, nicht mir. Dass aber auch dieser Preis genügt, um eine Rente abzuwerfen, beweisen die Tarife für den Lokalverkehr Londons. Es ist Ihnen ja bekannt, dass die Arbeiterbillets von und nach London ohne Unterschied der Entfernung bis zu 7 englischen Meilen = 11 km nur 1 Penny, also nur $8^1/_2$ Pfg. kosten, und dass die Eisenbahnen sehr zufrieden mit dem Erträgnis sind.

X: Vorhersehen lässt sich so etwas aber nicht, also kann man auch den Eisenbahnen keinen Vorwurf machen, dass sie nur zögernd an dergleichen Reformen gehen.

E: Die Eisenbahnen „zögern" jetzt aber schon über 50 Jahre, ehe sie den Versuch einer gründlichen Reform machen. Da wird einem die Zeit mit Recht lang. Überdies haben bis jetzt noch sämtliche Proben, die man mit der Verbilligung der Personentarife gemacht hat, zu einer namhaften Verstärkung des Verkehrs geführt. Wie haben die Eisenbahnverwaltungen sich seiner Zeit in England gesträubt gegen die Einführung einer III. Klasse in möglichst viele Züge! Das Parlament musste sie dazu zwingen, und was war die Folge? Dass der Verkehr gerade in der III. Klasse in einer ungeheuren Weise stieg, und dass die III. Klasse jetzt die einzige ist, welche sich überhaupt bezahlt macht.

X: Gut, ich will einmal den Fall annehmen, dass der Verkehr sich auch bei uns wesentlich steigern würde durch eine namhafte Verbilligung. Haben Sie sich auch die sozialen Folgen klar gemacht, welche daraus hervorgehen könnten?

E: Ich spreche ja in meinem Kapitel XIV darüber.

X: Ich weiß; ich meine aber Folgen wie z. B. die, dass in Zukunft die Verfolgung von Verbrechern eine viel schwierigere sein würde als jetzt.

E: Die Verfolgung der Verbrecher ist auch durch die Einführung der Eisenbahnen eine schwierigere geworden als zu der Zeit, da es nur Posten gab. Hätte man deshalb die Eisenbahnen nicht bauen sollen?

X: Aber Sie leugnen nicht, dass in Zukunft ein Verbrecher, der auch nur 1 M. übrig hat, leicht bis zur Grenze und dann darüber hinaus entfliehen kann?

E: Das leugne ich allerdings nicht. Aber seine Ergreifung wird vielleicht noch leichter werden als jetzt. In Zukunft wird man

bei einem flüchtig gewordenen Verbrecher zu allererst an sein Entwischen mit der Eisenbahn denken und telegraphisch die wichtigsten Eisenbahnstationen, bei sehr schweren Verbrechen die von ganz Deutschland, benachrichtigen. — Und dann: was hindert denn den Staat, der durch die Eisenbahnen bei gesteigertem Verkehr gesteigerte Überschüsse erzielt, die Sicherheitspolizei namentlich an den Grenzen zu verstärken? — Aber das alles sind ja gar keine stichhaltigen Einwände; jeder Kulturfortschrit ist begleitet von untergeordneten Erscheinungen unerfreulicher Art, die man um des größeren Vorteils willen mit in den Kauf nehmen muss. Die Entdeckung eines sicheren Heilmittels gegen die Lungenschwindsucht würde eine noch stärkere Übervölkerrng zur Folge haben als die jetzt schon beklagte, — sollte man deshalb auf eine solche Entdeckung verzichten?

X: Und wollte ich Ihnen auch dieses und jenes zugeben, — die Reichsbahnen schlucke ich nun einmal nicht herunter.

E: Ich will Ihnen nicht den Tort antun, darauf zu erwidern: „wahrscheinlich weil Sie früher Direktor einer Privatbahn gewesen sind.“ Was hat denn aber die Reichsbahn so fürchterliches?

X: Ich bin, wie Sie wissen werden, ein Gegner der Verstaatlichung, natürlich nicht, weil ich früher Privatbahndirektor gewesen bin, sondern aus politischen und volkswirtschaftlichen Gründen.

E: Ziehen Sie die Einzelstaatsbahnen den Reichsbahnen vor?

X: Das nicht, ich stelle sie auf dieselbe Linie.

E: Dann brauchen wir uns darüber nicht weiter zu unterhalten. Die Staatsbahnen haben wir nun einmal, und ob Sie damit unzufrieden sind, ich zufrieden, das wird daran nichts ändern. Sie halten es doch selbst nicht für möglich, dass in absehbarer Zeit die Staatsbahnen wieder an Privatgesellschaften verkauft oder gar verpachtet werden?

X: Nein. Aber besser ist das Publikum doch mit den Privatbahnen gefahren!

E: Das Publikum scheint dieser Ansicht nicht gewesen zu sein. Es hat ja die Leistungen der Privatbahnen und der Staatsbahnen lange genug mit einander vergleichen können. Ich will nicht sagen, dass die Staatsbahnen früher und jetzt wesentlich besser verwaltet sind, dass sie namentlich wesentlich entgegenkommender gegen das Publikum sind als die Privatbahnen. Es ist wol Jacke wie Hose damit. Schlechter aber wurden die Reisenden auf den Staatsbahnen gewiss

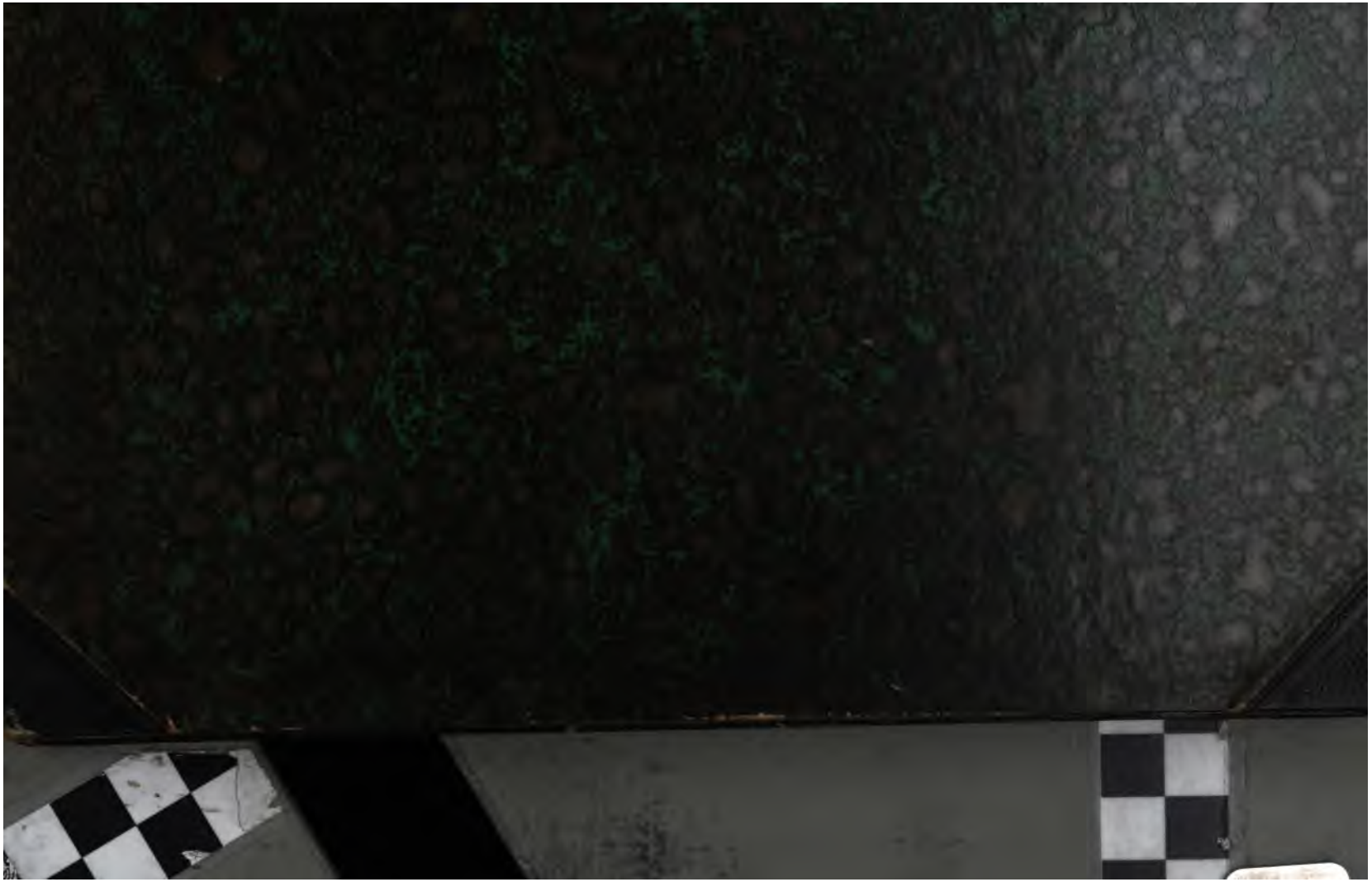
nicht behandelt als auf den Privatbahnen. Darum hat das Publikum sich auch nicht im mindesten gegen die Verstaatlichung erhitzt.

X: Meinen Sie nicht doch, daß es ratsamer wäre, mit der Verbilligung der Tarife langsamer vorzugehen? Sollte nicht z. B. eine Ermäßigung um 25 % im ersten Jahr, um weitere 25 % im nächsten Jahr genügen?

E: Um Gottes Willen! Ich gebe zu, der Lokalverkehr würde schon durch eine solche Ermäßigung zunehmen. In welchem Umfange? — das läßt sich nicht vorhersehen. Denken Sie an den Fall Berlin-Potsdam. Das Retourbillet III. Klasse kostet jetzt bei Benutzung gewisser Züge nur 1,20 M. Nehmen wir an, es wird um 25 % ermäßigt, so kostet es immer noch 90 Pfg. Es müßten also 25 % mehr Reisende nach Potsdam fahren, nur um den dadurch entstehenden Ausfall zu decken.

X: Und Sie wollen ja den Preis sogar auf 50 Pfg. herunterseßen. Da werden Sie doch einen noch größeren Ausfall erleiden.

E: Nein! Bei 50 Pfg. für eine Fahrt nach Potsdam und zurück mache ich es so ziemlich jedem Berliner möglich, gelegentlich nach Potsdam zu fahren. Ich greife dadurch bis in die tiefsten Schichten der Bevölkerung, und es müßte wunderbar zugehen, wenn eine Stadt wie Berlin nicht eine $2^2/_5$fache Erhöhung des Verkehrs zwischen Berlin und Potsdam leisten sollte, sobald der hohe Fahrpreis wegfällt. Bei einer Ermäßigung auf 50 Pfg. ist die Gefahr eines Defizits nicht annähernd so groß wie bei der auf 90 Pfg. Im Fernverkehr aber würde fast jede partielle Herabsetzung mit dem vollen entsprechenden Defizit bestraft werden. Ich glaube nicht, daß doppelt so viele Personen von Berlin nach München reisen würden, wenn der jetzige Preis des Retourbillets von 76 M. auf 38 M. heruntergesetzt würde. Ich würde niemals zu einem solchen für das Publikum ja sehr angenehmen, für die Verwaltung aber verderblichen Schritt raten. Eher glaube ich, daß der Verkehr zwischen Berlin und München sich bei einem Preise von 12 M. (hin und zurück) versechsfacht, als daß er sich bei einem Preise von 38 M. verdoppelt.

X: Ich habe meine Freude an Ihrem Optimismus. Aber ich glaube nicht, daß Sie mit Ihrem Vorschlag durchdringen werden.

E: Ein großer Staatsmann hat gesagt: „Wer entschlossen ist, für eine an sich nicht verrückte Idee seine ganze Kraft einzusetzen, verhilft dieser Idee zum Siege.“ Mein Vorschlag wird durchdringen, wenn er vernünftig ist; er wird zu Boden fallen, wenn er unvernünftig ist. Ich bin davon durchdrungen, daß er vernünftig ist, und ich werde meine ganze Kraft dafür einsetzen, um dieser Idee zum Siege zu verhelfen.